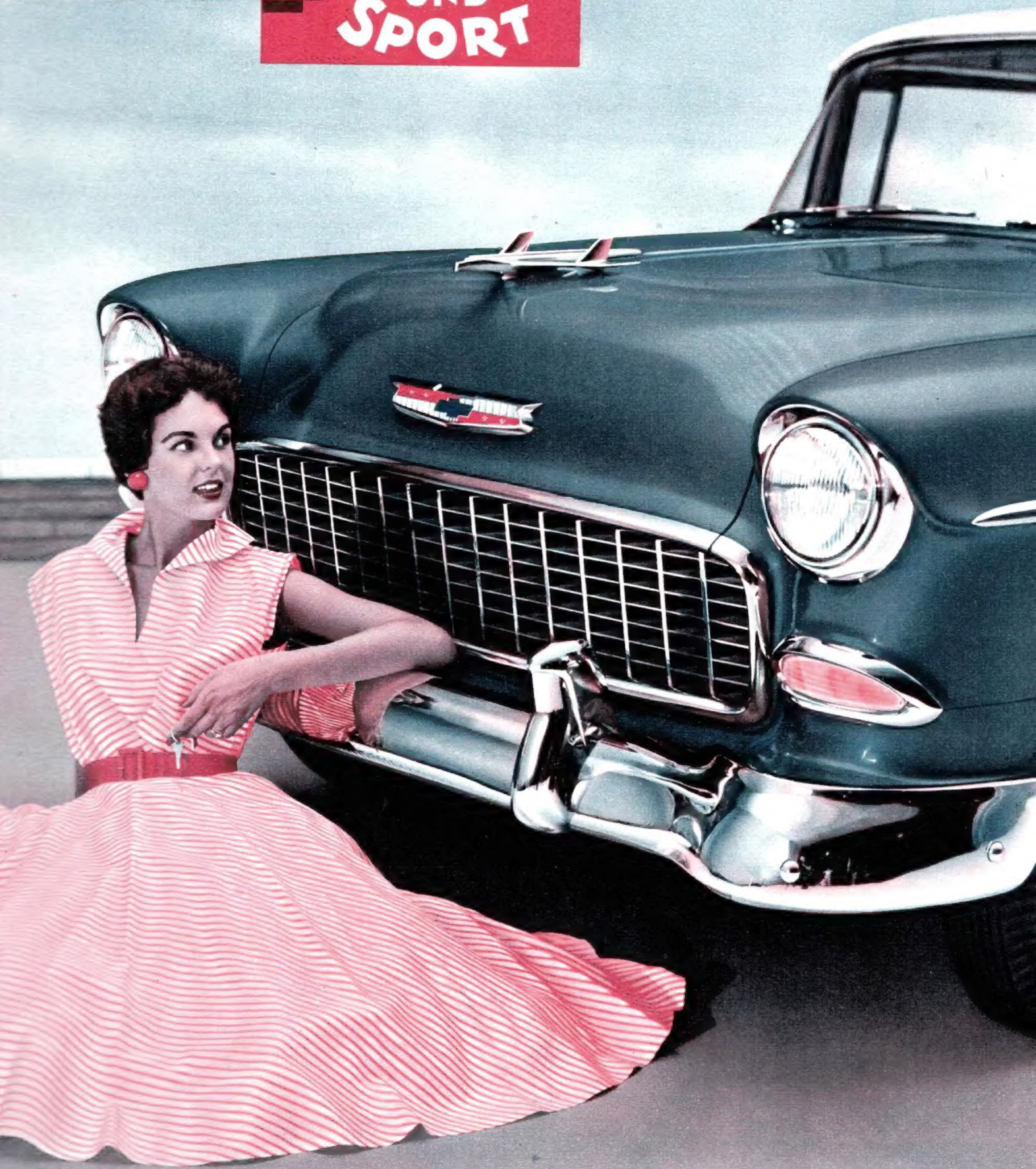
das AUTO
MOTOR UND SPORT



TEST CHEVROLET V 8 BEL AIR

BETRIEBSKOSTEN ALLER PERSONENWAGEN

HEFT 15
STUTTGART, 23. JULI 1955

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Präsident Hatje berichtigt

In Heft 13 der Zeitschrift das AUTO, MOTOR und SPORT vom 25. 6. 1955 wird auf Seite 44 unter der Rubrik „Die letzte Seite" mit der Überschrift „Es spricht Präsident Hatje von der Deutschen Bundesbahn" im Anschluß an die auszugsweise Wiedergabe von Ausführungen des Präsidenten Hatje vor einer Reihe von Funktionären der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamter und -Anwärter gesagt, „nun bestehe darüber Klarheit, wie sich einer der vier höchsten Exponenten der Deutschen Bundesbahn deren Rationalisierung vorstellt".

Demgegenüber ist festzustellen, daß es sich bei den verfaßten Ausführungen um eine willkürliche Zusammenstellung aus dem Zusammenhang gerissener Bruchstücke auf einer zwanglosen, aus dem Stegreif erfolgten internen Ansprache an etwa 15 Funktionäre der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamter und -Anwärter gehandelt hat, die nicht geeignet ist, den Inhalt meiner Ausführungen und meiner Ansichten zu der Frage der Rationalisierung der Bundesbahn zutreffend wiederzugeben.

(gez.) Johannes Hatje, Mitglied des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn

Unserer Ansicht nach ist diese „Berichtigung" eher eine Bestätigung. Präsident Hatje sprach nicht vor 15, sondern vor etwa 30 Gewerkschaftsfunktionären. Er war zu der Sitzung des Hauptvorstandes der Gewerkschaft offiziell eingeladen worden und hatte entsprechend seiner Zusage über die Rationalisierung, die Personalpolitik usw. der Bundesbahn referiert. Es mag sein, daß Präsident Hatje aus dem Stegreif sprach, die abgedruckten Auszüge jedoch sind vollständige Absätze seines Referats, die keineswegs aus dem Zusammenhang gerissen sind, soweit ein solcher überhaupt erkennbar war.

Redaktion

Oldsmobile-Test

Der obige Test (Heft 13) war von Ihnen eine absolute Fehlzündung und paßt in der gebrachten Form überhaupt nicht in Ihren Rahmen. Was der Tester Oswald auf vier (!) Seiten brachte, wäre ebenso auf einer Seite unterzubringen gewesen. Oder glauben Sie im Ernst, daß diejenigen, die solche Fahrzeuge kaufen, Ihre Zeitschrift lesen?

Wagen dieser Preisklasse, zu denen auch der Mercedes-Benz 300 gehört, werden von folgenden Schichten gekauft, wie es jeder aufmerksame Betrachter des Straßenverkehrs feststellen kann:

Abgeordnete und Minister (auf Kosten der Steuerzahler); Parteibonzen; sogenannte Künstler oder deutlich gesagt: das Hurenvolk von Bühne und Film einschl. Filmhersteller und Vertrieb; Importeure, Fabrikanten sowie sonstige Großschieber und Wirtschaftsverbrecher.

Ihr Tester lümmelt sich natürlich lieber in einem Straßenkreuzer, als daß er seine Flossen in einem Kleinwagen einziehen muß.

Ein Leser aus Hamburg, gez. Wagenführ

Gern hätten wir dem Herrn Wagenführ ein paar passende Zeilen geschrieben, aber leider hat er es „vergessen", entweder auf dem Briefbogen oder auf dem Briefumschlag seine Anschrift anzugeben.

Redaktion

Nochmals der Name „Jeep"

In der Zeitschrift AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 9 vom 30. 4. 1955, haben Sie den Brief unseres deutschen Anwalts Dr. Oppenhoff veröffentlicht, der keine Berichtigung verlangt, sondern nur auf eine fehlerhafte Benutzung unseres Warenzeichens „Jeep" hingewiesen und um Beachtung gebeten hatte. Im Anschluß daran brachten Sie einen redaktionellen Kommentar, der unrichtige Tatsachen enthält. Es heißt dort: „In allen Ländern der Welt wurde in den Nachkriegsjahren der Name ‚Jeep' zu einer Gattungsbezeichnung für alle leichten, geländegängigen Personenwagen." Diese Behauptung ist unrichtig. Richtig ist vielmehr: Das Wort „Jeep" ist ein Warenzeichen der Willys Motors Inc. Es kennzeichnet ausschließlich die Fahrzeuge, welche von der Willys Motors Inc. hergestellt und in vielen Ländern der Welt vertrieben werden.

Willys Motors Inc., Toledo 1, Ohio

In der fraglichen redaktionellen Anmerkung (Heft 9, Seite 3) ist klar zum Ausdruck gebracht, daß als „Jeep" genaugenommen nur der von Willys entwickelte Fahrzeugtyp angesprochen werden kann. Es ist aber nicht unsere Schuld, und wir können dies auch nicht ändern, wenn heute im landläufigen Sprachgebrauch diese Bezeichnung auch für mehr oder weniger ähnliche Fahrzeuge anderer Marken verwendet wird. Entsprechend geht das beispielsweise auch mit den Worten „Trambus" und „Kabinenroller", obwohl das eine der Firma Büssing, das andere der Firma Messerschmitt geschützt ist.

Redaktion

Straßenbahn

In Heft 8/1955 schreiben Sie, daß Heilbronn die letzte Straßenbahn pensioniert hat. Zweifellos kann man den Heilbronner Stadtvätern dazu gratulieren. In Wiesbaden ist man schon im Jahr 1938 (achtunddreißig) darangegangen, die letzte Straßenbahn innerhalb der Stadt zu beseitigen, so daß damals nur noch zwei Außenlinien bestanden, die beide nach Mainz führten und größtenteils auf bahneigenem Gelände fuhren. Leider kam damals der Krieg, so daß ein Teil der bereits entfernten Geleise wieder neu gelegt wurden, und erst am 1. 1. 1952 konnte der Betrieb auf Busse umgestellt werden. Das war seit 1929 die einzige innerstädtische Straßenbahnlinie! Als Wiesbadener kennt man also das Problem der den Kraftverkehr störenden Schienen nur noch auf einer Straße von etwa 1 km Länge. Wenn man von einem Besuch des benachbarten Mainz oder Frankfurt kommt, empfindet man diese Tatsache jedesmal wieder dankbar. Nun verschwindet auch, im Einvernehmen mit der Stadt Mainz, die letzte Linie.

Herbert Jung in Wiesbaden

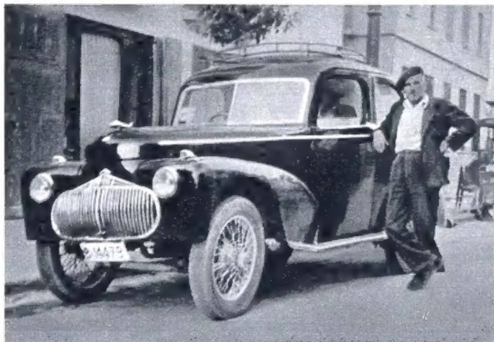
Ferienhäuser

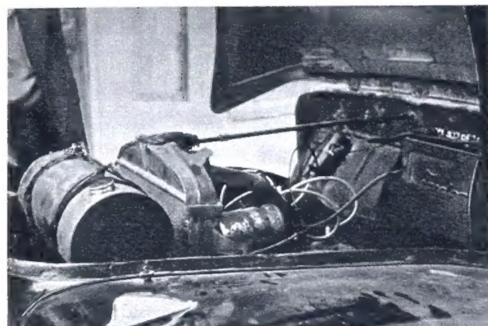
Mit Interesse haben wir in Heft 13 Ihrer Zeitschrift den Artikel über vermietbare Ferienhäuser auf Seite 21 gelesen. Zu diesem Artikel gestatten wir uns, Sie darauf hinzuweisen, daß in der Schweiz das möblierte Ferienhaus schon seit Jahren existiert und im schweizerischen Fremdenverkehr eine bedeutende Funktion ausübt. Es gibt in unserem Lande schätzungsweise 10 000 solcher Ferienwohnungen in allen touristisch interessanten Landesteilen, von der einfachen Bauernwohnung an bis zum luxuriös ausgestatteten Ferienchalet.

Unsere Vereinigung bezweckt, den Kontakt zwischen Vermietern und Mietern zu erleichtern und speziell auch, den Interessenten aus dem Ausland auf dem einfachsten und billigsten Wege zu dem von Ihnen gewünschten Ferienchalet zu verhelfen. Für unsere deutschen Gäste haben wir eine eigene Agentur in Konstanz-Staad, Jakobstraße 54, die in der Lage ist, über alle Einzelheiten Auskunft zu erteilen.

Werbedienst der Vereinigung der Ferienwohnungsvermieter in Zürich

Spanisches Taxi





Señor Cavaladros, Taxichauffeur in Benicarlo (Spanien) ist stolz auf sein zusammengebautes Auto, das in grauer Vorzeit einmal ein Bugatti war und heute einen Opel P 4-Motor sowie Chassisteile eines Ford besitzt. Der Tank vor dem Kühler könnte vielleicht doch manchmal etwas im Wege sein, besonders in der spanischen Hitze.

E. Wiese

AvD-Automobilturnier Bad Homburg

(Siehe Briefe an die Redaktion, Heft 13)

Zu der obigen Leserzuschrift, wonach zahlreiche Teilnehmer an der vom Frankfurter Automobil-Club am 4. und 5. Juni nach Bad Homburg veranstalteten Zuverlässigkeitsfahrt Strafanzeigen wegen Verkehrsübertretungen aller Art erhalten haben, teilt die AvD-Presseabteilung folgendes mit:

Die teilnehmenden Fahrer wurden durch die Ausschreibungsbestimmungen sowie während der Wettbewerbspausen durch Lautsprecher-Durchsagen wiederholt und ausdrücklich auf die Wahrung der Verkehrsdisziplin hingewiesen. Daß trotz der Schärfe der Ausschreibung die geforderten Bedingungen einzuhalten waren, gilt durch die Tatsache als erwiesen, daß alle acht Klassensieger ohne jegliche Beanstandung blieben.

Bedauerlicherweise wurden von der Polizei mehrere fahrerische Disziplinlosigkeiten festgestellt. Einzelne Fahrer machten sich darüber hinaus eines Verstoßes gegen die Verkehrsbestimmungen schuldig. Die Betreffenden wurden der Fahrtleitung gemeldet, die ihrerseits entsprechende Maßnahmen ergriffen hat.

Unbeschadet der von der zuständigen Amtsanwaltschaft gegen einzelne Fahrer, die sich Verkehrsübertretungen schuldig machten, zu treffenden richterlichen Maßnahmen hat die Fahrtleitung des Frankfurter Automobil-Clubs bereits ihre Konsequenzen gezogen. FAC-Sportleiter Fritz Koch stellte bei der ONS den Antrag, gegen 18 Fahrer eine scharfe Verwarnung auszusprechen und sie auf die Dauer von zwei Monaten von der Teilnahme an Automobilwettbewerben zu sperren. Gegen zwei weitere Fahrer wurde außerdem der Entzug der Lizenz beantragt. Fritz Koch erklärte in diesem Zusammenhang, daß vom Automobilsportler in höchstem Maße Rücksichtnahme, Verantwortungsbewußtsein und Selbstdisziplin gefordert werden müssen. Mehr denn je käme es auch bei Zuverlässigkeitsfahrten und Rallyes darauf an, diese Eigenschaften als selbstverständliche Verpflichtung zu betrachten. Grobe Verstöße hiergegen und Mißachtung der allgemeinen Verkehrsbestimmungen würden in jedem Falle entsprechend geahndet. Aus diesem Grunde habe er sich auch entschlossen, der ONS über die bei der Zuverlässigkeitsfahrt nach Bad Homburg von der Polizei festgestellten Verstöße zu berichten.

AvD-Pressedienst in Frankfurt a. M.

Dienstlich

Der Leiter der Kraftfahrzeugsteuer-Abteilung beim Finanzamt in Herford, Herr Meyer zur Heyde, erklärte uns in durchaus dienstlicher Aufgabe: „Autohändler und -hersteller sind Betrüger." Die Richtigkeit dieser Äußerung versichern wir hiermit eidesstattlich. Wir erlauben Ihnen beliebige Verwendung und Verbreitung. Über die Gesinnung eines Behördenvertreters, der dazu sogar von der Kraftfahrt lebt, sind wir empört.

Martin Eilers & Co., Kraftfahrzeuge, in Herford (Westf.)

Küllchen

Zwei Jahre litt ich unter den Küllchen-Erscheinungen meines Olympia 51 gar sehr. Sie waren typisch und genau so, wie Herr Spoerl sie beschreibt. Ich tat viel dagegen, aber der schlechte Übergang, das Loch im Vergaser, der scheußliche Hopser beim Gasgeben zwischen Leerlauf und Treillast war eine bedrückende Gewohnheit. Bis ich eines Tages an den Meister Christ geriet, seines Zeichens Motorenspezialist bei Opel in Frankfurt. Der fuhr nicht Probe und nahm nichts auseinander, als er meine Geschichte hörte. Er nickte nur und sagte, das liegt am Gestänge der Einspritzpumpe, das ist ausgeschlagen. Er winkte einen Monteur heran: „Bau' mal ein neues Pumpengestänge ein!" Ein paar Minuten später fuhr ich ab, ohne Küllchenerscheinungen. Und weil sie absolut weg und nicht wieder gekommen sind, deshalb schreibe ich diesen Dankesbrief über Meister Christ sowie seine anscheinend und leider einzigartigen Fachkenntnisse!

Zahnarzt Otto Plessen in Bad Homburg v. d. H.

Lenk-Zündschloß für Taunus 12 M und 15 M

Wo bekomme ich ein Sicherheits-Lenkschloß für den Taunus, also nicht diejenige Diebstahlsicherung, welche die Öldruckbremse blockiert? Dr. W. M. in H.

Sicherheitsschlösser und speziell Lenkschlösser für den Taunus 12 M bzw. 15 M sind im Zubehörprogramm der Ford-Werke nicht vorgesehen. Uns ist auch keine Zubehörfirma bekannt, die solche liefert. Aus besonderen Gründen wäre der nachträgliche Einbau eines Lenk-Zündschlosses bei diesen beiden Typen sehr kompliziert und deshalb unverhältnismäßig teuer. Redaktion

Vier Monate mit Bewährung

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 14)

Zu dem Artikel „Vier Monate mit Bewährung" von R. v. F. erlaube ich mir folgende Stellungnahme:

Mit Recht schreibt der Verfasser, daß ein Rennfahrer sich darüber klar sein muß, „ein gewisses Risiko", das über das des normalen Straßenverkehrs hinausgeht, in Kauf zu nehmen. Daher ja auch üblicherweise keine Schadenshaftung bei Unfällen der Fahrer untereinander, was vollkommen in der Ordnung ist.

Entscheidend für die Beurteilung ist aber die Frage nach der Grenze des „gewissen Risikos". Akzeptieren wird der Fahrer sicherlich Fahrfehler aller Art schlimmstenfalls bis zu einem Unfall, in den er unschuldig verwickelt wird. Nicht akzeptabel und jenseits der Grenzen dieses bewußt in Kauf genommenen Risikos ist aber ein völlig aus dem zu Erwartenden herausfallendes sinnloses Verhalten eines anderen Fahrers. Und das war bei dem erwähnten Unfall der Fall, da der Renault-Fahrer, als ihm für den in hoher Fahrt zur Überholung ansetzenden Mairesse die blaue Flagge gezeigt wurde, nicht, wie erwartet, nach rechts auswich, sonden unvermutet voll in die Bremse trat, wodurch die Straße für Mairesse blockiert und dieser und ein Kind getötet wurden. Bei der Gerichtsverhandlung ergab sich, daß der Fahrer nicht einmal die primitivsten Voraussetzungen für die Teilnahme an einem Rennen, nämlich die Kenntnis der einzelnen Flaggensignale, mitbrachte. Er kannte die Regeln nicht!

Der Verfasser schreibt, daß nach Auffassung dieses französischen Gerichtes auch ein Boxer wegen Körperverletzung angezeigt werden müßte. Wird er auch! Und zwar todsicher dann, wenn er im Gegensatz zu den sportlichen Regeln — sagen wir durch einen bewußten Tiefschlag, oder durch Blei in den Handschuhen den Tod seines Gegners hervorruft. Solch einen Tiefschlag beging der Renault-Fahrer.

Als vor wenigen Tagen bei der „Zunft", die bereit ist, am meisten von dem gewissen Risiko in Kauf zu nehmen, bei den Catchern, I. K. der staatenlose Würger vom Heumarkt, in seiner Garderobe am Herzschlag starb, beorderte die Polizei eine Obduktion. Warum soll sie nicht einschreiten, wenn ein Meisterfahrer durch die Schuld eines Idioten, der zum erstenmal auf der Rennbahn ist, getötet wird?

Der ganze Fall scheint mir ein eklatantes Beispiel dafür, wie recht die ONS hat, wenn sie im deutschen Automobilsport die Trennung in Ausweis- und Lizenzfahrer strikt durchführt. — Ganz nebenbei, der Renault-Fahrer hatte insofern Pech, als er mit seiner Gerichtsverhandlung genau in die hysterische Le Mans-Psychose hineinkam, was sicher zu der Schwere des Urteils beigetragen hat.

Apropos Le Mans! 2 Wochen nach der Katastrophe las ich eine amerikanische Zeitung, die die Zahl der Verkehrstoten für das Wochenende mit über 300 Personen angab. Und das trotz der diszipliniert fahrenden Amis und all ihrer Speed Limits. Was, so frage ich mich, soll wohl in Deutschland geschehen, wenn wir einmal ähnlich stark motorisiert sind wie die Amerikaner und das von H. U. Wieselmann so treffend charakterisierte „Drama auf den deutschen Autobahnen" so weitergeht?

Für die meisten von denen, die in den letzten Wochen, ohne gefragt zu sein und ohne viel davon zu verstehen, so laut ihre Meinung über den Unfall von Le Mans geäußert haben, gäbe es auf den Autobahnen Gelegenheit genug, ihren common sense und ihre Disziplin zu beweisen. Wird dies von den Beteiligten und von der Polizei nicht bald begriffen, dann, so fürchte ich, werden wir an jedem Sonntagabend Verkehrsopfer addieren müssen, deren Zahl die Opfer von Le Mans verschwinden läßt. Huschke v. Hanstein, z. Z. Wildbad (Schwarzw.)

Lastwagenabenteuer auf der Autobahn

Zu diesem Artikel (Heft 12, Seite 2) muß ich zur Ehrenrettung der Lastwagenfahrer sagen, daß deren überwiegende Zahl sowohl auf Landstraßen als auch auf der Autobahn sich sehr viel disziplinierter verhält als eine große Anzahl von PKW-Fahrern, besonders wenn man berücksichtigt, daß das Steuern eines Lastwagens mit Anhänger sehr viel schwerer ist als das Steuern eines PKW, speziell auf nicht einwandfreien Straßen. Ich glaube, daß sich die Mühe lohnen würde, die einzelnen schwarzen Schafe unter den Lastwagen-Fahrern dadurch zur Ordnung zu rufen, daß man dem Besitzer der Fahrzeuge nur den Tatbestand mitteilt. Meistens kann man die Firma vom Wagen ablesen; sonst sollte man sich die Mühe machen, die Nummer und die Zeichen festzuhalten, um über die Zulassungsstelle den Besitzer zu ermitteln. Holert Autobereifung in Hamburg

Steuer, Recht, Versicherung

Parkleuchten und Blink-Parkleuchten

Die Parkleuchte wird von der Fahrzeugindustrie noch ziemlich stiefmütterlich behandelt. Erstmalig ist sie serienmäßig am Mercedes 180 als Kombination „Blink-Parkleuchte" angebaut. Der Zweck einer Parkleuchte liegt darin, die Batterie im Gegensatz zu den Begrenzungs- (Standlicht-) und Schlußleuchten nicht so stark zu beanspruchen. Denn immerhin wird bei einer Parkleuchte 75 Proz. Stromverbrauch eingespart.

Nach der StVZO bestand früher die Vorschrift, daß nur Parkleuchten schaltbar sein dürfen, wenn alle anderen Außenleuchten ausgeschaltet sind. Hierfür war ein besonderer Schalter (Parkschalter) erforderlich, der die Stromzuführung zum Lichtschalter jeweils unterbrach und auf die linke bzw. rechte Parkleuchte umlegte. Diese Verordnung ist erloschen. Heute kann der Parklichtstrom über einen Umschalter (linke oder rechte Leuchte) oder über einen Zugschalter (linke und rechte Leuchte) geführt werden. Die Parkleuchte hat an der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses ihren Sitz. Die Höhe muß zwischen 600 und 1550 mm über dem Erdboden liegen.

Bei der Anbringung einer Park-Blinkleuchte auf dem Kotflügel ist darauf zu achten, daß die Leuchte genügend nach hinten montiert wird, um zu verhüten, daß der Fahrer bei Nachtfahrt geblendet wird.

Welche Fahrzeuge dürfen nun durch eine Parkleuchte erkenntlich gemacht werden? Personenkraftwagen (ohne Anhänger) und Kraftfahrzeuge, deren Länge und Breite diejenige von Personenkraftwagen (Lieferwagen) nicht übersteigt, Krafträder (Motorroller) ohne und mit Beiwagen. Parkleuchten ermöglichen das Abstellen von Fahrzeugen bei Dunkelheit auch dort, wo ausreichende fremde Lichtquellen nicht vorhanden sind. Außerhalb geschlossener Ortschaften müssen an Stelle der Parkleuchten die vorderen Standlichtleuchten und hinteren Schlußleuchten eingeschaltet sein. Die rechtzeitige Erkennbarkeit der Parkleuchten wird vor allem durch die amtliche Bauartgenehmigung gesichert. Die Parkleuchte, die nach vorn weißes und nach hinten rotes Licht zeigt, braucht nur an der dem Verkehr zugewandten Seite zu leuchten. Erwähnenswert scheint noch der Hinweis für das Anbringen von Blink-Parkleuchten bei Lastkraftwagen, wie sie heute im Verkehr bereits vielfach zu sehen sind. Die StVZO versagt die Funktion einer Parkleuchte am LKW. Ist nun bei einer Blink-Parkleuchte die Glühlampe 15 W mit dem Blinklichtschalter verbunden, so wird die Glühlampe 2 W als Begrenzungsleuchte mit der Standlicht-Sicherung verbunden. So hat die eigentliche Parkleuchte beim LKW die Funktion einer Begrenzungsleuchte bekommen. Gegen die gleichzeitige Verwendung von zwei Begrenzungsleuchten in den Scheinwerfern und zwei außerhalb der Scheinwerfer angebrachten Begrenzungsleuchten bestehen amtlicherseits keine Bedenken. Das gilt auch bei stehendem Fahrzeug und ausgeschaltetem Fern- und Abblendlicht.

Ing. Erich Ebeling

Bundesgerichtshof ändert seine Rechtsprechung zur Fahrerflucht

Wer bei einem Zusammenstoß beteiligt ist, muß bekanntlich an der Unfallstelle warten, bis die Polizei oder Passanten die nötigen Feststellungen treffen können. Der Bundesgerichtshof hatte in einer vielbeachteten Entscheidung mit einem Seitenblick auf die steigenden Unfallziffern im vergangenen Jahre dem Kraftfahrer sogar die Pflicht auferlegt, das Unglück bei der Polizei zu melden, auch wenn er dadurch den Polizisten die Möglichkeit gab, ihn als den Sündenbock an dem Zusammenstoß zu entlarven.

Anläßlich eines neuen solchen Falles (2 StR 366/54) haben die Bundesrichter ihre strenge Rechtsprechung zur Unfallflucht noch einmal überprüft und dabei festgestellt, daß man auch hier den Bogen nicht überspannen dürfe. Der zweite Strafsenat entschied: „Die bisher vertretene Auffassung, auch der am Unfall Schuldige müsse den Zusammenstoß und die Art seiner Beteiligung der Polizei melden, wenn am Unfallort keine Feststellungen mehr getroffen werden können und für den Täter keine Rückkehrpflicht zum Unfallort besteht, kann nicht aufrechterhalten werden." Eine solche Verpflichtung, sich sozusagen selbst der Polizei auszuliefern, sei vielleicht bei Verkehrsunfällen wünschenswert, sie sei aber unserer Rechtsordnung fremd und könne nur vom Gesetzgeber, nicht aber vom Strafrichter eingeführt werden.

Dr. G.

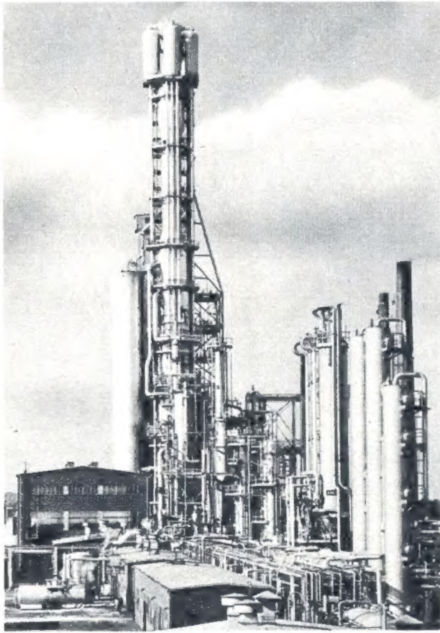
Auf Hunde achtgeben!

Bedauerlicherweise häufen sich in letzter Zeit die Verkehrsunfälle, die von frei auf der Straße laufenden Hunden verursacht werden. Das Oberlandesgericht Koblenz hat kürzlich einen solchen Fall zum Anlaß genommen, grundsätzliche Verhaltungsmaßregeln für Hundebesitzer auf der Straße aufzustellen. Folgendes war passiert: Einem Motorradfahrer war ein 9 Monate alter Schäferhund in die Maschine gelaufen. Der Fahrer stürzte und erlitt dabei so schwere Kopfverletzungen, daß er kurze Zeit darauf verstarb. Die Sozialversicherung zahlte seiner Witwe und seinen drei kleinen Kindern eine Hinterbliebenenrente und verlangte dieses Geld von dem Hundebesitzer zurück.

Das Oberlandesgericht Koblenz hat der Klage in vollem Umfange stattgegeben (1 U 144/54). An die Sorgfaltspflichten eines Tierhalters seien stets hohe Anforderungen zu stellen. Den beklagten Hundebesitzer treffe hier eine ganz besondere Verantwortung, weil es sich bei seinem Hund um ein ganz junges Tier gehandelt und er es zudem erst drei Wochen vor dem Unfall erworben habe. Wörtlich heißt es in der Urteilsbegründung: „Gerade aber junge Hunde, selbst wenn sie sonst gutmütig sind, neigen dazu, wegen des in ihrer tierischen Natur liegenden unberechenbaren und willkürlichen Verhaltens, unvermittelt die Fahrbahn zu überqueren. Sie stellen somit eine ernst zu nehmende Gefahr für die Verkehrssicherheit dar." Angesichts dieser starken Gefährdung des Motorradfahrers müsse von dem Begleiter eines auf der Straße oder in der Nähe einer Straße frei herumlaufenden Hundes, zumal wenn das Tier an den motorisierten Verkehr nicht gewöhnt sei, gefordert werden, daß dieser beim Herannahen eines Fahrzeugs den Hund rechtzeitig zu sich heranhole und an der Leine oder am Halsband solange festhalte, bis für den Kraftfahrer keine Gefahr mehr bestehe.

Dr. G.

LEISTUNGEN, DIE AUFHORCHEN LASSEN...
VOM OEL AUS DEUTSCHER ERDE



- Fast jeder dritte Autofahrer fährt heute mit deutschen Kraftstoffen!
- Von dem Jahresbedarf 1954 an Kraftstoffen im Bundesgebiet von rund 5 Millionen Tonnen wurden 1570000 Tonnen aus deutscher Förderung gedeckt!
- Die gesamte deutsche Erdölgewinnung betrug 1954 über 2,6 Millionen Tonnen!
- In vielen Gebieten Deutschlands ragen heute Bohrtürme in den Himmel. Im Emsland und im hannoverschen Raum z. B. arbeiten sie Tag und Nacht und fördern die wertvollen Öle — für die NITAG-Erzeugnisse.
- NITAG-Erzeugnisse werden in den modernen Raffinerien Lingen und Salzbergen gewonnen und stellen Leistungen dar, die dem höchsten Stand der Entwicklung entsprechen.

RAFFINERIE LINGEN ...

Produktionsstätte der NITAG-Kraftstoffe. Verarbeitet Emsland-Öl auf Benzin, Dieselkraftstoff, Flüssiggas und Petrolkoks: Jährlich rund 600000 t! Modernste katalytische Krackanlage und Polymerisationsanlage.

*

Lingener Krackbenzin besonders hochwertig. Große Klopffestigkeit, startschnell, sparsam, rückstandsfrei — ein Kraftstoff mit „natürlicher Oktanreserve"! Wer ihn **einmal** gefahren hat, fährt ihn immer wieder!

RAFFINERIE SALZBERGEN ...

Produktionsstätte der NITAG-Motoröle und NITAG-Industrie-Spezialöle.

Ein modernes Werk auf dem ältesten Raffineriegelände Europas: 1860 gegründet. Neue Top-Vacuum-Anlage; Selektiv-Raffination zur Erzeugung hervorragender Schmierstoffe, insbesondere Motoröl. In einer Heißkontaktanlage werden die Erzeugnisse nochmals verfeinert und für den Markt „reif" gemacht. Eine neue Entparaffinierungsanlage dient zur Gewinnung kältebeständiger Schmieröle. In dieser Raffinerie wurde auch das neue Hochleistungs-Mehrbereichsöl mit HD-Eigenschaften, NITAG-Vitamol 1a, entwickelt, das ganzjährig zu verwenden ist. Eine Spitzenleistung der Motorschmierung!

*

Männer mit Blick für die Zukunft schaffen — im Werk, im Labor und auf dem Prüfstand — aus dem deutschen Erdöl den Kraftstoff „nach Maß", den Schmierstoff des persönlichen Vertrauens — NITAG! Der Erfolg ihrer Arbeit kommt allen Autofahrern dort zugute, wo der Strom des Öls aus deutscher Erde einmündet — an der NITAG-Tankstelle!



Herausgeber: Paul Pietsch . Ernst Dietrich-Troeltsch . A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles . Stewart Fresh, Detroit . USA (Sport): Ernest A. Weil, Dayton . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40/49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stgt.

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

das AUTO MOTOR UND SPORT

23. JULI 1955
32. JAHRGANG
15

Coupés im Vordergrund



Eine wirkliche Überraschung brachte Karmann mit dem neuen, von Ghia-Turin entworfenen VW-Coupé, das in beschwingter italienischer Form und Linienführung in großer Serie gebaut und zum Preise von 7500 DM auf den Markt gebracht wird. *Foto: Wieselmann*

LESEN SIE ZUERST:

Der neueste Chevrolet,

dem wir dieser Tage gehörig auf den Zahn fühlten, bewies uns, daß zwar auch die Amerikaner nur mit Wasser kochen, daß sie aber andererseits die Kochkunst resp. den Automobilbau – mindestens! – ebenso gut verstehen wie ihre Kollegen in Europa, in den Ländern des klassischen Maschinenbaus. (Unser Test: Chevrolet V8 Bel Air, Seite 12)

Worauf man aber

in der Betriebskostenrechnung nicht das Hauptaugenmerk richten und wovon man vor allem niemals den Kauf eines Wagens abhängig machen soll, das sind die Steuer und die Versicherung! (Was kostet dich dein Auto? Betriebskosten auf Heller und Pfennig, Seite 18)

Ich habe manchmal

den Eindruck, daß viele verantwortliche Männer im Motorsport ebenso wie in den Ministerien angesichts der Pressekampagne nach Le Mans einfach die Nerven verloren haben und keine Verantwortung mehr übernehmen wollen. (Feigheit vor dem Feinde? Seite 21)

Aber lesen Sie auch:

Parken auf dem Gehsteig: Darf man oder darf man nicht?

Zuerst waren es die Amerikaner, die, als sie nach dem Kriege in unser Land kamen, ihre großen Autos mehr oder weniger weit zum Zwecke des Parkens auf den Gehsteig stellten. Manchem Ordnungshüter ging das sehr gegen den Strich, aber er war machtlos, denn jene waren zu dieser Zeit noch keine guten Freunde, sondern entnazifizierungs- und entmilitarisierungswütige Sieger. Das aber sah schon mancher ein: Es ist gar nicht dumm, die parkenden Autos so abzustellen, daß sie den Fahrverkehr möglichst wenig behindern, vorausgesetzt, daß dadurch die Rechte der Fußgänger nicht über Gebühr geschmälert werden. So waren es zweifellos die wachsten Autofahrer, die die Parkmethode der Amerikaner nachmachten. Bald wurde sie üblich, und in der Neufassung des § 16 Abs. II StVO ist sie auch berücksichtigt. Aber leider blieb es wieder mal bei einer typischen Halbheit:

„Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2500 kg dürfen auf besonders gekennzeichneten Strecken der Gehwege aufgestellt werden. Die Kennzeichnung ist nur zulässig, wenn die Aufstellung wegen der örtlichen Verhältnisse zur Vermeidung einer Behinderung des Verkehrs auf der Fahrbahn geboten ist, der Gehweg nicht beschädigt wird und genügend Platz für die Fußgänger bleibt; Schachtdeckel und andere Einrichtungen, die den Zugang zu Wasser-, Gas-, Elektrizitäts-, Fernmelde- und sonstigen Anlagen vermitteln, dürfen nicht befahren werden."

Diese Bestimmung ist nun schon wieder zwei Jahre alt, ohne daß irgendwo Entsprechendes geschehen wäre. Die Verkehrsbehörden berufen sich darauf, daß bisher keinerlei Richtlinien über diese besondere Kennzeichnung der Gehwege vom Bundesverkehrsministerium erlassen worden sind. Folge: Genaugenommen ist es praktisch noch überall verboten, den Gehweg zum Parken mitzubenützen. Es führt sich trotzdem sichtlich in zunehmendem Maße ein, und die Polizeibeamten sind fast überall vernünftig genug, über diese formale Ordnungswidrigkeit hinwegzusehen, sofern nicht im Einzelfall aus rein praktischen Erwägungen ein Einschreiten veranlaßt ist.

Dieser Zustand latenter Rechtsunsicherheit sollte freilich nicht von ewiger Dauer sein. Heute ist es nämlich so, daß jeder mißliebige Zeitgenosse gegen einen Gehsteigparker Anzeige erstatten kann. In Nürnberg beispielsweise ist dies kürzlich geschehen, und der Richter verurteilte den betreffenden Autofahrer zu einer Geldstrafe von 5 DM. Den Antrag des Verteidigers, das Verfahren wegen Geringfügigkeit einzustellen, lehnte der Richter mit der ausdrücklichen Begründung ab, daß dieser Art des Parkens, die immer mehr um sich greife, entgegengetreten werden müsse.

Wenn dieser Nürnberger Richter persönlich glaubt, das Parken auf dem Gehsteig ablehnen zu müssen, und wenn er entsprechend auch in seiner Praxis verfährt, so ist dagegen nicht viel zu sagen. Er kann es ja nur tun, weil ihm ein halb durchdachtes und halb fertiges Gesetz eine entsprechende Handhabe bietet. Darin liegt aber gerade ein Hauptmangel unserer Verkehrsregelung, daß sie weit hinter der natürlichen Entwicklung herzuhinken pflegt.

Es spricht sehr für die Polizei, daß sie solche „Verkehrssünder" im Sinne des Gesetzes nicht beanstandet. Sie sind es ja auch nicht, sondern wollen im Gegenteil wohlüberlegt dabei mithelfen, die Fahrbahn freizuhalten und die Verkehrsgefahren zu vermindern. Und das ist um so mehr anzuerkennen, als das Auffahren auf den Gehsteig keinen Vorteil zum eigenen Nutzen bringt, sondern höchstens dem Wagen wehtut. Ist es nicht geradezu paradox, daß Leute, die dergestalt umsichtig handeln, womöglich einer Strafanzeige gewärtig sein müssen?

Heinrich Augsburger

Ganz kurz

Benzinpreise

In einer Untersuchung der Benzinpreise an den westdeutschen Tankstellen kommt die Arbeitsgemeinschaft der Verbraucherverbände zu dem Ergebnis, daß die von den Benzingesellschaften den Großabnehmern eingeräumten Rabatte fast das Doppelte der Provision für Tankstelleninhaber betrügen. Nach dieser Untersuchung würden bei Lieferungen bis zu 1000 Liter Großabnehmer-Rabatte von durchschnittlich 3 Pfg., bei Abnahme bis zu 7500 Liter von 10 Pfg. und über 15 000 Liter von 15 Pfg./Liter gewährt. Dagegen erhielten Tankstellen bei einem Jahresumsatz bis zu 80 000 Liter nur 5 Pfg./Liter, und die Höchstprovision betrüge 8,25 Pfg./Liter bei über 600 000 Liter Jahresumsatz. Die Arbeitsgemeinschaft berechnet die Handelsspanne der Benzingesellschaften bei einem europäischen cif-Preis von 12,5 Pfg./Liter für Fahrbenzin (OZ 83) nach Abzug der fiskalischen Lasten mit 17 bis 18 Pfg./Liter in Westdeutschland gegenüber 8 bis 9 Pfg./ Liter in England, Holland, Belgien und Dänemark sowie 10 bis 12 Pfg./ Liter in Frankreich und Schweden.

Höhere Reifenpreise

gelten seit Anfang Juli. Personenwagenreifen und -schläuche sind um 8% teurer geworden.

25 Prozent

des Aktienkapitals (72 Mill. DM) der Daimler-Benz A.G. sind jetzt im Besitz der Friedrich Flick K.G., Düsseldorf. Zusammen mit der Deutschen Bank, die einen noch größeren Anteil an Daimler-Benz-Aktien besitzt, ist damit die Aktienmehrheit des Unternehmens in Händen von zwei Großaktionären.

Dividenden

Ford-Werke Köln 5%, Expreßwerke Neumarkt/Opf. 8%, Mars-Werke Nürnberg-Doos 0%.

Wieder ein Horch?

Einen 70 PS Horch-Personenwagen Typ P 70 mit Pontonkarosserie auf offenem X-Rahmen haben die verstaatlichten Horch-Werke in Zwickau entwickelt. Proto- und Versuchstypen davon fahren schon seit Monaten in Sachsen herum.

Die Zündapp-Bella

150 und 200 ccm wird seit 1. Juli mit elektrischem Anlasser, Startvergaser sowie einigen weiteren Verbesserungen geliefert.

Die höchste Einkommensteuer Italiens

zahlte 1954 Fiat-Generaldirektor G. Agnelli mit rund 200 Mill. Lire (etwa 1,3 Mill. DM).

BMW in Amerika

Maxie Hoffmann in New York hat neben den Vertretungen von Mercedes-Benz, Porsche und Jaguar nun auch die von BMW übernommen. Sie kosten zwischen 4420 und 6700 Dollar.

Prozeß Barenyi/von Frankenberg

Im Rechtsstreit um die geistige Urheberschaft entscheidender Grundmerkmale des Volkswagens wurde von der Patentkammer Mannheim ein Vergleich verkündet. Danach verpflichtete sich Autor von Frankenberg, in Neuauflagen seines Porsche-Buches die von Barenyi beanstandeten Passagen zu streichen. Barenyi seinerseits verzichtet auf Schadenersatz. – In einem weiteren Prozeß Barenyi/Mönnich ist noch eine Berufung Mönnichs beim Oberlandesgericht Karlsruhe gegen das Urteil der Mannheimer Patentkammer anhängig.

Johnny Rozendaal †

Am 11. Juli ist im Alter von 78 Jahren Johnny Rozendaal, bis zuletzt rüstig und frisch, gestorben. Als führender holländischer Motorjournalist wirkte er ein Leben lang, über zwei Weltkriege hinweg, in unerschütterlicher Treue für die Freundschaft zwischen Holland und Deutschland, war begeisterter Vorkämpfer des Motors und der Motorisierung, war Wegbereiter für den Export der deutschen Kraftfahrzeugindustrie und für die enge wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen den beiden Nachbarländern.

Alle amerikanischen

Zivil-Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik, die bisher ein C-Kennzeichen trugen, werden z. Z. mit deutschen Nummernschildern zugelassen.

Stuttgart brauche

einen Verkehrsingenieur. Das Hin und Her um die Stuttgarter Verkehrsplanung lasse eine klare, verkehrsgerechte Konzeption vermissen. Die Stuttgarter Verkehrsplanung kann den Vergleich mit Hamburg, Hannover, Bochum, Köln und anderen Städten nicht aushalten. Dies stellte Professor Dr.-Ing. habil. Kurt Leibbrand fest, bekannter Verkehrsingenieur, derzeit Ordinarius an der TH Zürich und früher Oberbaurat am Planungsamt Stuttgart.

Weil er in übermüdetem

Zustand ein Kraftfahrzeug gefahren hat, wurde ein Bauunternehmer vom Darmstädter Amtsgericht zu einem Monat Gefängnis und 300 DM Geldstrafe verurteilt, obwohl kein Schaden entstanden war.

Zum Professor

ernannte die baden-württembergische Regierung Direktor Dr.-Ing. e.h. Diplominq. Fritz Nallinger, Vorstandsmitglied und Chefingenieur der Daimler-Benz A.G.

Jubiläumszahlen

Englebert & Co. G.m.b.H., Aachen-Rothe Erde, 25 Jahre (Zweigwerk der 78 Jahre alten Firma Englebert in Lüttich).

Wann kommt Gasturbinenauto?

In der Entwicklung von Gasturbinen für den Antrieb von Personenwagen scheint Chrysler bisher am weitesten zu sein, so daß diese Firma möglicherweise schon in fünf Jahren mit dem ersten Serien-Turbinenwagen herauskommen wird. Auch Ford beschäftigt sich stark mit diesem Problem. Dagegen scheint General Motors die Ansicht zu vertreten, daß der Turbinenantrieb in erster Linie für Lastwagen und Omnibusse in Frage kommt. Maßgebende Kreise der amerikanischen Automobilindustrie rechnen damit, daß eine generelle Umstellung auf Turbinenantrieb kaum vor 1965 beginnen wird, daß aber bereits 1975 der herkömmliche Kolbenmotor schon stark in der Minderheit sein dürfte.

Tankstelle und Wohngegend

Heutzutage gehört eine Tankstelle zu den Bedürfnissen einer Wohngegend. Mit dieser Begründung hat die Erste Kammer des Berliner Verwaltungsgerichts die Verfügung aufgehoben, mit der die Baupolizei die Errichtung einer Tankstelle in Berlin-Zehlendorf abgelehnt hatte. Die Baupolizei war der Meinung gewesen, die Tankstelle passe aus städtebaulichen Gründen nicht in die dortige Wohngegend.

Dachgaragen

für jeweils etwa 600 Kraftwagen will die Kaufhalle A.G. in Kürze auf ihren Häusern in Köln, Düsseldorf, Aachen und Kassel bauen. Die Garagen sollen über Aufzüge oder Rampen für die autofahrenden Kunden des Warenhauskonzerns zu erreichen sein.

Eine steuerliche Unterstützung

derjenigen Firmen, die ihre Arbeitnehmer in irgendeiner Form am Gewinn beteiligen, kündigte der britische Schatzkanzler an.

Auch Analphabeten

dürfen Auto fahren, entschied das schleswig-holsteinische Landesverwaltungsgericht im Falle eines Zigeuners.

Ist der Grand Prix-Sport am Ende?

„Geben wir uns keiner Täuschung hin, unser großes Automobilrennen hat in diesem Jahre in den Kreisen der Sportwelt nicht jenen Enthusiasmus zu erwecken vermocht wie in den vorangegangenen. Das ist einmal Tatsache, wir brauchen uns aber darüber nicht zu kränken; sie beweist bloß, daß die Automobilrennen eben bereits ihren Zenith überschritten haben. Wie die Dinge heute stehen, bilden derlei Rennen für die Käufer von Tourenwagen schöne, ja glänzende, dabei aber doch recht überflüssige Erprobungen."

(Journal de l'Automobile, Jahrgang 1906)

Es ist knapp ein halbes Jahrhundert her, daß der erste Grand Prix der Weltgeschichte ausgefahren wurde: genau gesagt am 26. 6. 1906 auf einem 100 km langen Straßendreieck bei Le Mans. Die Namen der meisten Fahrzeuge, die dort teilgenommen haben, sind in der Vergessenheit versunken. Wer kennt noch Brasier, Darracq, De Dietrich, Itala, Bayard, Gobron-Brillié? Aber auch Renault, Panhard, Fiat und Mercedes starteten bei diesem ersten aller Grand Prix, und ein sonderbarer Zufall wollte es, daß jener Fahrer, der als erster bei dem damals üblichen Einzelstart auf die Reise geschickt wurde, Vicenzo Lancia hieß. Von den 13 seinerzeit beteiligten Firmen ist nur Mercedes, wenn auch mit Unterbrechungen, dem Grand Prix-Sport treugeblieben. Der Sohn jenes Vicenzo Lancia aber baute beinahe 50 Jahre nach dem historischen Start seines Vaters erstmalig Grand Prix-Wagen.

Ein weiter Bogen spannt sich von damals bis heute. Zu Beginn des Jahres 1955 hießen die beiden Hauptgegner auf den Grand Prix-Strecken Lancia und Mercedes-Benz. Und beide haben nun, kurz nacheinander, erklärt, daß sie sich vom Grand Prix-Sport sofort bzw. vom kommenden Jahr ab zurückziehen werden.

Leitet dieser Entschluß das Ende einer Entwicklung ein, die ein halbes Jahrhundert lang vorangetrieben wurde? Oder haben die Grand Prix-Rennen schon lange die enge Fühlung mit der Gebrauchswagen-Konstruktion verloren, zu deren Befruchtung sie ja geschaffen worden waren? Gewiß, sie leben noch und ziehen Zuschauer an; aber vegetieren sie nicht, ähnlich der klassischen Oper, ohne Kontakt mit der Wirklichkeit im luftleeren Raum?

Von seinen ersten Anfängen an hat der Rennwagenbau einen entscheidenden Einfluß auf die Entwicklung des Automobils ausgeübt. Dabei gehört ein Gesichtspunkt herausgestellt, der von eminenter Wichtigkeit ist und von der Öffentlichkeit zumeist falsch gesehen wird: es war und ist nicht das Anliegen der Rennwagen-Konstrukteure, die steigenden Geschwindigkeiten auch auf den Gebrauchswagenbau zu übertragen. Was vielmehr übertragen werden sollte, waren und sind in gewissem Umfang bis heute aus dem Rennwagenbau resultierende Erkenntnisse auf dem Gebiet der Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Dauerhaftigkeit. Schon der Renault, der beim ersten Grand Prix mit dem Ungarn Szisz am Steuer Sieger wurde, erreichte auf dem Kilometer lancé eine Geschwindigkeit von 147,5 km/st — mehr, als ein halbes Jahrhundert später die europäischen Großserien-Wagen leisten. Die hohe Geschwindigkeit der Rennwagen war immer nur Mittel zum Zweck; nur bei den durch sie erfolgenden Grenzbeanspruchungen konnten bestimmte Neukonstruktionen auf dem Gebiet von Motor, Rahmen und Fahrwerk so grundlegend durchgeprüft werden, daß sie verhältnismäßig schnell vom Gebrauchswagenbau übernommen wurden.

Um die Rennwagen zu Schrittmachern dieser Gebrauchswagen zu machen, bestimmten von Anfang an Rennformeln ihre Konstruktion. Insgesamt gab es bis jetzt 19 solcher Formeln, die zumeist das Gewicht, den Verbrauch oder den Hubraum beschränkten. Auch in bezug auf die nutzbare Karosseriebreite gab es zwischen 1925 und 35 Mindestvorschriften. Als sich während der Gültigkeit der 750 kg-Formel (1934—37) herausstellte, daß die deutschen Firmen Auto Union und Mercedes-Benz 6 Liter-Kompressormotoren innerhalb dieses Gewichtslimits unterbrachten, begann man, den erlaubten Hubraum von Formel zu Formel zu halbieren. So ergab sich folgendes Bild:

3 Liter-Kompressor- bzw. 4,5 Liter-Saugmotoren (1938—39)
1,5 Liter-Kompressor- bzw. 4,5 Liter-Saugmotoren (1947—51)
0.75 Liter-Kompressor- bzw. 2,5 Liter-Saugmotoren (1954—57)

Die Konstrukteure antworteten darauf mit Erhöhung der Literleistungen, die zusammen mit besseren Fahrwerken so viel höhere Fahrleistungen ergaben, daß die Rennwagen der folgenden Epoche jeweils ebenso schnelle, teilweise sogar noch schnellere Rundenzeiten auf den Grand Prix-Kursen erreichten als ihre im Hubraum doppelt so großen Vorgänger. Aber zwangsläufig entwickelten sich die immer höhergezüchteten Rennwagen immer weiter fort vom Gebrauchsauto. Schon von der Alternative der augenblicklich gültigen Rennformel (Kompressor-Motor von 750 ccm Hubraum) machte keine der interessierten Firmen Gebrauch. Berechnungen von Daimler-Benz ergaben, daß ein solcher Motor durch Mehrstufen-Kompressoren auf 3,4 atü aufgeladen werden und bei einer erforderlichen Rohleistung von 390 PS (incl. 100 PS für den Kompressorantrieb) einen Mitteldruck von 47 kg/cm² aufweisen müßte, um mit dem 2,5 Liter-Saugmotor erfolgreich zu konkurrieren. Vermutlich könnte man einen solchen Wundermotor bauen, aber ganz abgesehen davon, daß er in bezug auf Drehmomentenverlauf und Brennstoffverbrauch immer noch ungünstiger liegen würde als ein 2,5 Liter-Saugmotor gleicher Nennleistung, bliebe seine Konstruktion nur Selbstzweck. Es ist hieraus schon erkenntlich, daß die durch die Formel erfolgte Aufgabenstellung keinen Sinn mehr hat und bei etwaiger weiterer Verkleinerung der Hubräume für die ab 1958 gültige Formel vollends sinnlos würde.

So, wie die Dinge liegen, ist damit zu rechnen, daß die Herren der FIA sich nichts besseres einfallen lassen als eine künftige 1,5 Liter-Formel für Rennwagen. Nach aller Erfahrung wird sie Wagen züchten, die nach kurzer Zeit wiederum so schnell sind und ungefähr die gleichen Rundenzeiten erreichen werden wie die heutigen 2,5 Liter. Denkt man diesen Gedanken weiter, so kommt man irgendwann beim Modellrennwagen mit 10 ccm-Motor an, der an einem Draht um einen Mittelpunkt kreist, während sein Fahrer danebensteht und die Stoppuhr bedient.

Dieselben FIA-Repräsentanten finden nichts dabei, im Hubraum unbeschränkte Sportwagen noch immer nach jenem „Anhang C" zuzulassen, der vor einem halben Menschenalter unter ganz anderen Voraussetzungen konzipiert wurde. Indem er lediglich eine gewisse Sitzbreite für zwei Plätze (deren zweiter natürlich abgedeckt werden kann), eine komplette elektrische Ausrüstung mit Anlasser und die Verwendung von handelsüblichem Kraftstoff für die Motoren vorschreibt, läßt er damit praktisch verkappte Rennwagen beliebigen Hubraums zu. Ist es da verwunderlich, das Interesse an Grand Prix-Rennen schwinden zu sehen, wenn die Sportwagen mit ihren 3—4,5 Liter-Motoren effektiv schneller als die Rennwagen sind?

Der seit dem Unglück von Le Mans allenthalben und auch von sich selbst sonst ernstnehmender Seite zu hörende Ruf „Schluß mit den Rennwagen — es lebe der Sportwagen!" ist darum einer jener voreiligen Trugschlüsse, die, nach den Folgen einer Katastrophe gezogen, ruhiger Betrachtung nicht standhalten können. Keiner der Veranstalter, die unter dem Eindruck von Le Mans ihren diesjährigen Grand Prix abgesagt haben, würde ihn für Sportwagen durchführen.

Wenn der Grand Prix-Sport sich heute in einer schweren Krise befindet, so hat das mit Le Mans gar nichts und mit den hohen Geschwindigkeiten der teilnehmenden Wagen fast ebensowenig zu tun. Es ist nur gut, wenn die Veranstalter endlich erkennen, daß sie seit 25 Jahren an ihren Rennstrecken zu wenig für die Sicherheit der Zuschauer getan haben; wenn in dieser Richtung nun etwas erfolgt, so ist das vielleicht die einzige positive Auswirkung des Unglücks an der Sarthe.

Die Krise des Grand Prix-Sports rührt vielmehr von seiner falschen Aufgabenstellung her; von den Rennformeln, die in ihrer nach dem Krieg gehandhabten Form keine sinnvolle Problemstellung mehr bedeuten. Sie gehen neben der technischen Entwicklung her und bedeuten für die großen Firmen keinen Anreiz. Und nur mit der Beteiligung großer Firmen und ihrer gegenseitigen Auseinandersetzung kann der Grand Prix-Sport seine Bedeutung zurückgewinnen. Wenn die rührigen, aber in wirtschaftlicher Hinsicht unbedeutenden Protagonisten des Rennwagenbaues in Italien und England die Kämpfe unter sich ausmachen, verliert das große Publikum das Interesse an diesen Veranstaltungen. Sie können nur dann von neuem durchblutet werden, wenn die Industrie in der ausgeschriebenen Formel eine echte Problemstellung mit der Hinwendung zu neuen technischen Möglichkeiten sieht.

Der bisherige Weg, der sich darauf beschränkt, durch Drehzahl und Füllung eine weit über 100 PS liegende Literleistung herauszuquetschen, die nur in einem ganz kleinen und bei über 6000 U/min liegenden Drehzahlbereich wirksam ist, hat für die Normalentwicklung keinen Sinn. Dabei gibt es genügend andere Möglichkeiten, Rennwagen wieder zu Pionieren der Serienproduktion werden zu lassen.

Hier seien nur einige Beispiele skizziert:

- Eine Verbrauchsformel, die z. B. 15 Liter handelsüblichen Kraftstoffs pro 100 km vorsieht, bei einem gleichzeitigen Wagen-Mindestgewicht von 600 kg.

Nach dem heutigen Stand der Technik ermöglichten Fahrzeuge nach dieser Formel Höchstgeschwindigkeiten von ca. 240 km/st und Rundenzeiten auf dem Nürburgring von etwa 10:30 min. Bei intensiver Hinwendung an eine solche Aufgabe ist es denkbar, daß schon in 3 Jahren die gleichen Zeiten wie mit den heutigen 2,5 Liter-Rennwagen erreicht würden, — aber eben mit Fahrzeugen, deren Motorkonstruktion für den Bau von Gebrauchswagen neue Erkenntnisse vermittelt.

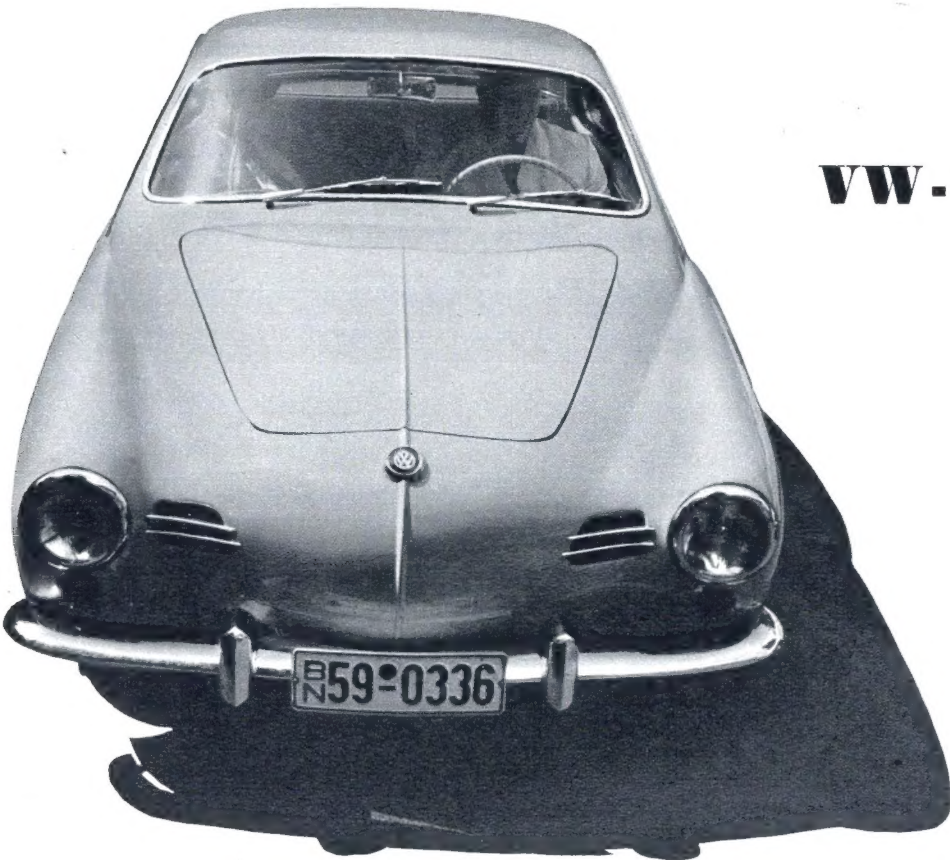
- Eine Formel, die den Kraftstoffverbrauch in ähnlicher Weise limitiert und gleichzeitig die Verwendung automatischer Kraftübertragungen obligatorisch macht.

Auf diesem Gebiet haben die Amerikaner einen Vorsprung, den die europäischen Firmen, so schwer das auch wird, aufholen müssen. Denn dem schaltungsfreien Fahren gehört die Zukunft. Im Rennwagenbau mit seinem Streben nach Höchstleistung könnte hier einem seiner Hauptprobleme, nämlich dem schlechten Wirkungsgrad, erfolgreich zuleibe gerückt werden.

- Eine Formel, die lediglich Fahrzeuge mit Verbrennungsturbinen festzulegenden Luftdurchsatzes gestattet.

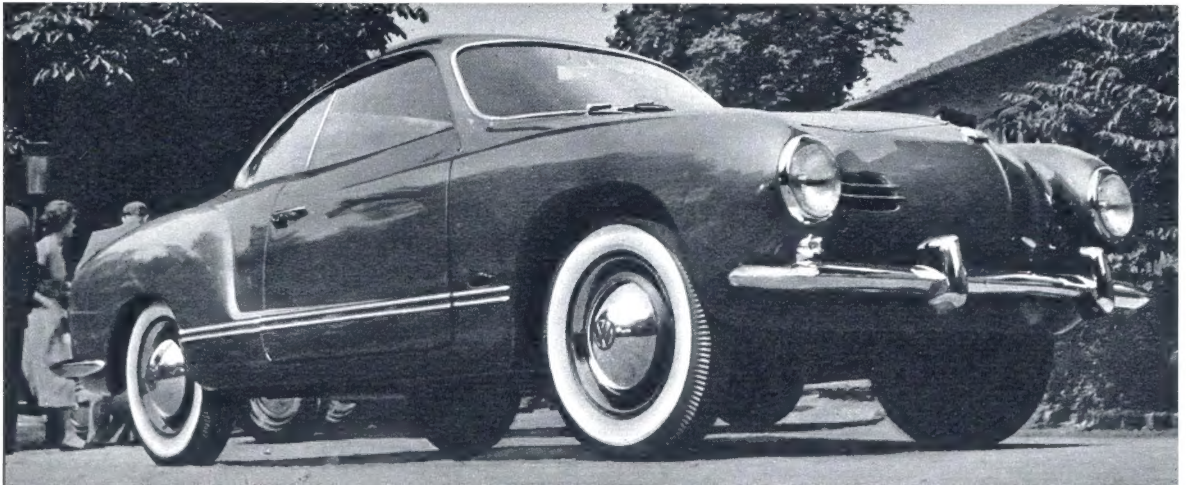
Auch eine solche Formel hätte eine starke direkte Auswirkung auf die kommende Entwicklung im Bau von Gebrauchsfahrzeugen. Daß die Verbrennungsturbine außer bei Ford, Chrysler, General Motors, Fiat, Rover auch bei einer Reihe weiter großer Automobilfirmen äußerst eifrig studiert wird bzw. im Versuch ist, das ist längst bekannt. Die Verwendung von Prototypen im Rennwagen würde die Entwicklung wirksamer, räumlich kleiner Wärmeaustauscher beschleunigen, ohne die ihr Wirkungsgrad so ungünstig liegt, daß mit ihm nicht ausgerüstete Fahrzeuge zuviel Zeit durch Nachtanken verlieren würden.
Die Regeneration und dauerhafte Gesundung des Grand Prix-Sports kann nur von einer Problemstellung durch eine neue Formel ausgehen, die der zukünftigen technischen Entwicklung des Gebrauchsfahrzeuges gerecht wird. Entschließen sich die Delegierten der FIA nicht zu einem solchen entscheidenden Schritt, so wird die Welt der Grand Prix-Rennen vergehen und in wenigen Jahren nur noch als Erinnerung an eine heroische Epoche des Automobilsports im Bewußtsein der Menschen leben.

H. U. Wieselmann



VW-Coupé von Karmann-Ghia

Das Coupé ist die liebenswürdigste Form des persönlichen Autos. Erfunden haben es, wenn ich mich nicht täusche, die Franzosen; bei ihnen hieß es Coupé de ville und war von einstmals berühmten Karossiers wie Saoutchic, Chapron und Franay auf den großen Chassis von Hispano-Suiza, Bugatti, Talbot und Delahaye demonstriert worden. Aber wirklich modern wurde es erst nach dem zweiten Kriege, als es die bis dahin beliebten Karosserieausführungen des offenen Sportwagens und Cabriolets ablöste. Übrigens waren es nicht Gründe der Mode, sondern solche reiner Zweckmäßigkeit, die zum Coupé führten: der offene Wagen — und auch das Cabriolet erfüllt seinen Lebenszweck ja eigentlich erst dann, wenn man es offen fährt — ist aerodynamisch ziemlich ungünstig, gar nicht zu reden von Steifheit und Staubschlucken. Vor allem aber ist bei den heute erreichten Geschwindigkeiten das Fahren im offenen Wagen gar kein Vergnügen mehr — bei hohem Tempo wird der Fahrwind zum lauten Brausen, an Unterhaltung ist nicht zu denken, und wenn



Fotos: Wieselmann

man ein paar hundert Kilometer auf der Autobahn hinter sich hat, ist man regelrecht erschöpft. Und noch ein Punkt mag von Wichtigkeit sein: das Coupé läßt sich hübscher gestalten als ein Cabriolet.

So ist es kein Wunder, wenn die überwiegende Mehrzahl der italienischen Sonderkarosserien Coupés und keine Cabriolets sind. Auch die in Serie gebauten sportlichen Wagen wie Porsche und Mercedes-Benz 300 SL, Alfa Romeo, Giulietta-Sprint und Super-Sprint sind Coupés. Woraus wiederum hervorgeht, daß beim heutigen Stand der Dinge der Begriff Coupé mit einem besonderen, persönlichen und rassigen Auto identifiziert wird.

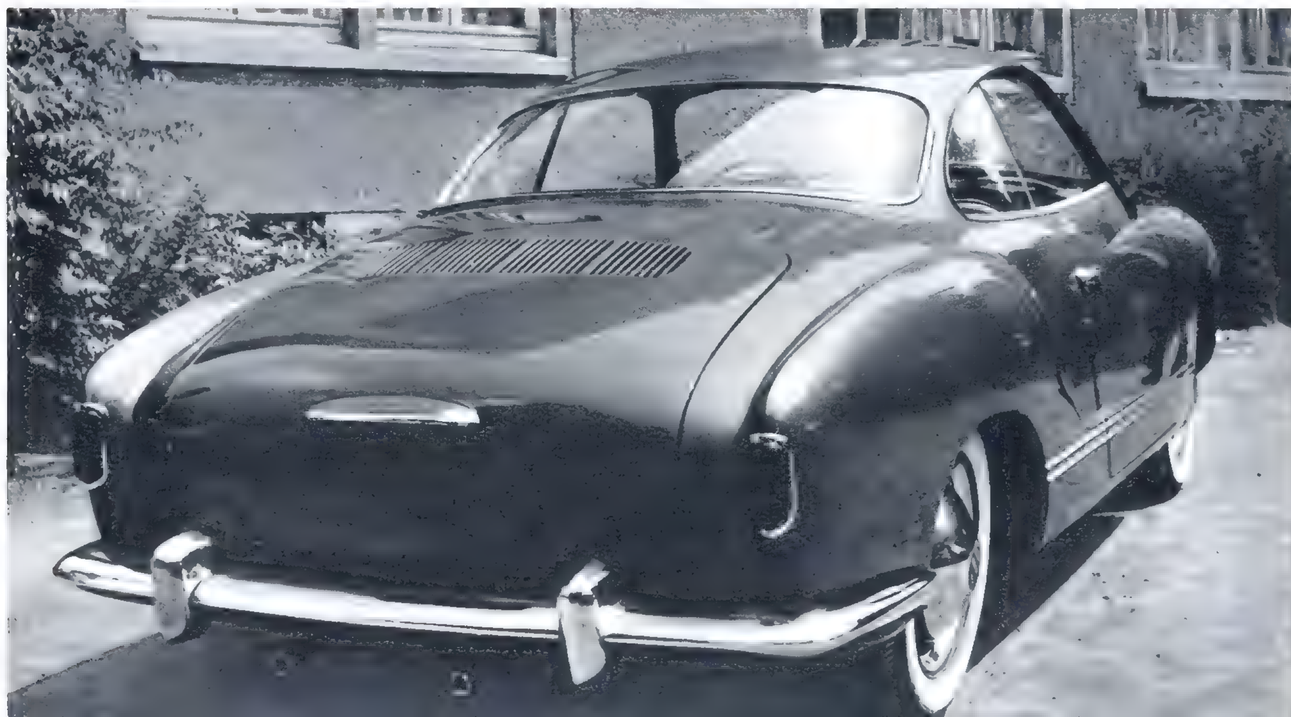
Wenn diese Zeilen gedruckt sind, läuft die Serienproduktion des Karmann-VW-Coupés an, das dieser Karosserieform unzählige neue Freunde zuführen wird. Sie haben die Bilder auf diesen Seiten längst betrachtet: Sieht so ein deutsches Auto aus? Natürlich nicht; bei Karmann dachte man unprovinziell und weltmännisch und ließ das geplante Coupé von jemandem entwerfen, der sich auf sein Metier versteht.

Luigi Segre von Ghia (Turin) hat mit romanischem Formgefühl aus dem braven VW einen ebenso rassigen wie zierlichen Zweisitzer (mit 2 Notsitzen) gemacht, der schon zu fahren scheint, wenn er noch steht. Beschreibungen seiner Form sind angesichts der Bilder überflüssig, höchstens ist noch auf das zauberhaft leichte und so ganz italienisch aufgesetzte Dach hinzuweisen, das besondere Bewunderung verdient.

Das große Karosserie- und Pressenwerk Karmann in Osnabrück, das übrigens nicht nur für Ford, DKW und den Borgward-Konzern, sondern für einen beträchtlichen Anteil der europäischen Automobilindustrie Aufbauten bzw. Preßwerkzeuge herstellt, wird dies Ghia-Coupé in großer Serie auflegen. Es besitzt zwei bequeme Polstersitze und eine rückwärtige Notsitzbank mit umklappbarer Rücklehne, die, waagerecht umgelegt, einen sehr geräumigen Kofferraum ermöglicht. Bei 4,14 m Länge und 1,63 m Breite ist der Wagen 1,32 m hoch, wiegt mit vollem Tank 790 kg und kostet — dies die wichtigste Ziffer — DM 7500.—.

Bei der Pressevorführung erhielten, als der Vorhang vor dem neuen Coupé erstmals weggezogen wurde, Segre und Karmann rauschenden Applaus: der eine wegen seines faszinierenden Könnens, der andere wegen seines unkonventionellen Mutes. Es besteht kein Zweifel, daß der Erfolg kommen wird.

H. U. W.





Unser Test:

CHEVROLET V 8 BEL AIR (POWERGLIDE)

Der Oldsmobile, den wir kürzlich fuhren, hinterließ bei uns ein Gefühl leichter Beklemmung. Wir hatten bislang nicht die hierzulande geläufige Ansicht teilen können, daß die amerikanischen Wagen für europäische Verhältnisse ungeeignet seien und zudem, wenigstens bezüglich der Fahreigenschaften, eine deutliche Unterlegenheit gegenüber den durchschnittlichen Erzeugnissen deutschen Automobilbaues erkennen ließen. Auf den Oldsmobile-Test hin kamen uns jedoch leise Zweifel, ob nicht die „anderen", die immerhin in der Mehrzahl sind, die Sache vielleicht doch richtiger beurteilen als wir. Aber nun ist unser seelisches Gleichgewicht wiederhergestellt: der neueste Chevrolet, dem wir dieser Tage gehörig auf den Zahn fühlten, bewies uns, daß zwar auch die Amerikaner nur mit Wasser kochen, daß sie aber andererseits die Kochkunst resp. den Automobilbau — mindestens! — ebenso gut verstehen wie ihre Kollegen in Europa, in den Ländern des klassischen Maschinenbaues.

Daß der Chevrolet von Haus aus ein ganz hervorragender Wagen sein muß, darüber ist doch wohl überhaupt kein Wort zu verlieren, wie könnte er sonst in Konkurrenz zu Ford und anderen großen Marken seit nunmehr 30 Jahren ununterbrochen der meistgebaute, der meistverkaufte und der meistgefahrene Wagen der Welt sein. Rund 30 Millionen Chevrolets wurden bisher gebaut, fast 1,5 Millionen in jedem der beiden letzten Jahre. Etwa 12 Millionen Personenwagen allein von dieser einzigen Marke laufen derzeit in USA und etliche weitere Millionen in der übrigen Welt. Nun, diese Riesenzahlen sind für europäische Begriffe schon fast abstrakt, um so mehr, wenn man sich vor Augen hält, daß der heutige Chevrolet, ein Achtzylinder mit 4,3 Liter-Motor, in Amerika nur etwa 2000 Dollar kostet und somit dort als ausgesprochen billiger Wagen gilt.

Bei einer Marke, deren Produktion für derart große Stückzahlen eingerichtet ist, können naturgemäß nur in ziemlich langen Zeitabständen Änderungen grundsätzlicher Art vorgenommen werden. Zwar verzichtet auch Chevrolet nicht darauf, jedes Jahr ein „neues" Modell herauszubringen, doch ändern Modifikationen der Kühleröffnung und der Chromverzierungen nichts daran, daß doch nur verhältnismäßig selten ein wirklich neues Modell erscheint.

Für 1955 war es der Fall, und insofern wird dieses Jahr als ebenso markant in der Chevrolet-Geschichte verzeichnet bleiben wie nur wenige andere: 1925 erschien der bis dahin ziemlich unbedeutende Chevrolet mit OHV-Vierzylindermotor und einer Karosserie, die gefällige Rundungen besaß und in verschiedenen Lackierungen lieferbar war. Er verdrängte damit auf Anhieb das Ford T-Modell vom ersten Platz in der Weltrangliste und hat diesen bis heute erfolgreich behauptet. 1929 brachte Chevrolet die nächste Sensation: den billigen Sechszylinder. Um gegen diesen konkurrieren zu können, entwickelte Ford jene berühmten V 8-Modelle, die ihrerseits dazu führten, daß heute alle amerikanischen Marken V 8-Motoren haben. 1949 ging Chevrolet ebenso wie Ford zur modernen Pontonkarosserie über, und seit 1950 werden die beiden großen Konkurrenten zunächst auf Wunsch und inzwischen weit überwiegend mit automatischer Kraftübertragung (Powerglide bzw. Fordomatic) geliefert. Da Ford trotz dem V 8-Motor dem Sechszylinder-Chevrolet nicht den Rang abzulaufen vermochte, gibt es ihn seit dem Krieg wahlweise ebenfalls mit einem Sechszylindermotor. Chevrolet wiederum versucht seinen Vorsprung zu sichern, indem man für 1955 neben dem glänzend bewährten Sechszylindermotor nun seinerseits auch einen V 8 in die Produktion genommen hat. Außerdem ist der ganze Wagen völlig überarbeitet, so daß der 55er mit Fug und Recht wirklich als neues Modell betrachtet werden kann. Seine äußere Form wurde — in Angleichung an die letztjährigen Luxusmodelle von General Motors — völlig neu gezeichnet, er ist interessanterweise keineswegs noch größer, sondern im Gegenteil etwas kürzer, schmaler und niedriger geworden als sein Vorgänger, und schließlich erfuhr auch das Fahrwerk bemerkenswerte Änderungen. Auf Anhieb erzielte dieses neue Modell einen Bombenerfolg: weit über 160 000 Stück werden derzeit monatlich ausgeliefert!

Wahrscheinlich findet der 55er-Chevrolet gar nicht so sehr seines neuen V 8-Motors oder der anderen technischen Änderungen wegen so großen Anklang, ausschlaggebend scheint uns hierfür vielmehr seine äußere Eleganz zu sein. Mit der jetzigen Karosserielinie fand der Traumwagen-Stil selbst bei diesem „billigen" Amerikaner eine geschickte Interpretation, die gerade deshalb sehr eindrucksvoll ist, weil sie Maß hält und schwülstige Übertreibungen vermeidet. Trefflich gelungen scheint uns zudem die Einarbeitung gewisser, für die Linie europäischer Sportwagen typischer Merkmale, so insbesondere das an einen Ferrari erinnernde, weitmaschig wabenförmige Kühlergitter. Indes bedeutet die neue Karosserie nicht nur in bezug auf ihr schönes Aussehen, sondern auch rein technisch einen beachtlichen Fortschritt. Obwohl der Wagen etwas kleiner ist als sein Vorgänger, hat er innen noch mehr Platz, vor allem eine noch größere Sitz- und Ellbogenbreite (1500 mm vorn und hinten).

Uns stand für die Versuchsfahrten ein Sportcoupé der „Bel Air"-Serie zur Verfügung. Es ist dies die teuerste der 3 Modellreihen, die vom neuen Chevrolet geliefert werden und die sich hauptsächlich in ihrer Ausstattung voneinander unterscheiden. Infolge dieser verschieden luxuriösen Karosserieausführungen, den wahlweise eingebauten Sechszylinder- und V 8-Motoren, jeder in mehreren Leistungsstufen lieferbar, sowie der Möglichkeit, sich zwischen einem normalen Dreigang-Synchrongetriebe, diesem mit zusätzlichem halbautomatischem Overdrive oder der vollautomatischen Powerglide-Kraftübertragung zu entscheiden, ergibt sich ein außerordentlich reichhaltiges und produktionstechnisch dennoch sehr rationelles Lieferprogramm. Außerhalb Amerikas freilich wird die Lieferung vernünftigerweise auf einige wenige Modelle beschränkt, so in Deutschland derzeit allein auf die viertürige Bel Air-V 8-Limousine, wahlweise mit Synchrongetriebe oder Powerglide. Das Coupé in der von uns gefahrenen Ausführung ist hier vorerst nicht

zu haben, da dessen Produktion in dem für Deutschland zuständigen Antwerpener General Motors-Montagewerk bereits für das ganze Jahr ausverkauft ist. Das GM-Montagewerk in Biel, das vor allem die Schweiz, Österreich, Italien und den Südosten zu beliefern hat, verfügt über ein etwas reichhaltigeres Lieferprogramm. Unser Testwagen, der besonderer Umstände wegen ausnahmsweise unmittelbar aus Amerika an seinen jetzigen Besitzer gelangt war, sah mit seiner zweifarbigen Lackierung — leuchtend Rot kombiniert mit hellem Elfenbein — zwar geradezu peinlich auffallend aus, aber immerhin attraktiv und zweifellos dennoch geschmackvoll. Selbstverständlich sind die Wagen, die hier geliefert werden, auch in ruhigeren, gedeckten Farben erhältlich.

Über die Platzfülle, die der Chevrolet den Insassen bietet, über den gewaltigen Kofferraum und über das reichliche Zubehör brauchen wir uns hier nicht mehr auszulassen, alle amerikanischen Wagen sind in dieser Beziehung sehr großzügig entworfen. Gesagt werden muß nur, daß beim Coupé — im Gegensatz zur viertürigen Limousine — die Rückseite merkwürdig niedrig und flach, damit für längere Reisen nicht sonderlich bequem ist. Außerdem ist der jetzt in die Mitte des Armaturenbretts gewanderte Handschuhkasten etwas knapp geworden.

Viel mehr interessierten uns die Fahr- und Federungseigenschaften des neuen Chevrolet. Diesbezüglich haben die meisten Amerikaner — und zwar in aller Stille — merkliche Fortschritte erzielt. Sie gingen inzwischen vor allem von den viele Jahre lang üblichen, extrem weichen Federungen ab, und speziell der Chevrolet erscheint uns spürbar härter als noch das letztjährige Modell. Es mag dahingestellt sein, ob man nicht vielleicht sogar etwas zu weit ging, denn wie beim Oldsmobile ist auch hier die Federung jetzt manchmal fast bockig und zu wenig gedämpft. Inwieweit dies an den verstärkten Stoßdämpfern liegt, die heute allgemein in die für den Export bestimmten Amerikaner eingebaut werden, entzieht sich unserer Beurteilung. Davon aber abgesehen verfügt der Chevrolet über sehr ordentliche Fahreigenschaften, die insgesamt keineswegs unter dem derzeitigen Durchschnitt guter europäischer Wagen liegen.

Völlig abgewöhnt hat man ihm die früher so lästige Kurvenneigung, was man wohl vor allem mittels schräg gestellter, vorderer Schraubenfedern mit darin angeordneten Teleskopstoßdämpfern erreichte. Auf einen Stabilisator konnte man dergestalt guten Gewissens verzichten. Auch das Verbeugen und Aufrichten beim Bremsen bzw. Beschleunigen ist erfreulicherweise weg. Typisch sind lediglich noch auf schlechten Straßen merkwürdig „behäbige" Nickschwingungen um die Querachse des Wagens. Angenehm fiel uns seine Seitenstabilität auf, die nur gelegentlich durch den Mittelstrich der Autobahn oder durch Trambahnschienen leicht beeinträchtigt wurde. Sonst aber ist die Spurhaltung sowohl bei Geradeausals auch bei Kurvenfahrt durchaus sauber. Bei letzterer war das Reifengeräusch bemerkenswert gering, nun wissen wir freilich nicht, ob dies nur ein Verdienst des hier verwendeten Profils der zur Serienausstattung gehörenden, schlauchlosen Weißwandreifen war.

Die Spurhaltung hat uns besonders gelegentlich der Bremsversuche imponiert. In der Tat kann man hier nämlich selbst aus der Höchstgeschwindigkeit heraus Gewaltbremsungen bis zum Stillstand machen, ohne daß es notwendig wäre, deshalb das Lenkrad besonders festzuhalten: der Chevrolet bleibt haargenau in seiner Spur. Beim Testwagen haben zudem die Bremsen nicht ganz gleichmäßig angezogen. Die dieserhalb notwendige Lenkkorrektur wurde uns überhaupt erst bewußt, als wir uns zufällig dieses besonderen Umstandes erinnerten und dann aufmerksam darauf achteten. Ansonsten freilich waren die Bremsversuche nicht gerade der erfreulichste Teil des Testes. Möglicherweise legen auch hier die Amerikaner einen anderen Maßstab an, für unsere Begriffe jedenfalls steht beim Chevrolet die Bremswirkung in keinem angemessenen Verhältnis zu den verfügbaren Motor- und Fahrleistungen. Beim Oldsmobile, von dem sich in dieser

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

CHEVROLET V 8 BEL AIR (POWERGLIDE)



MOTOR

8 Zylinder in 90° V-Form, Bohrung × Hub 95,3 × 76,2 mm, Hubraum 4342 ccm, Verdichtung 1:7,2, Leistung 152 HP (~ 135 PS) bei 4400 U/min, hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), zentral im V-Block liegende Nockenwelle (Antrieb durch Kette), 5 Kurbelwellenlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 16 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 4,7 Liter, Wechsel 3,8 Liter) mit Ölfilter im Nebenstrom, 1 Doppel-Fallstromvergaser Rochester 2 GC 700, mechanische Benzinpumpe, 60 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 50 Amp.st (im Motorraum), 300 W-Lichtmaschine, max. Drehmoment 33,4 m/kg (SAE) bei 2200 U/min, Kolbengeschwindigkeit bei Nennleistung 11,2 m/s, bei 100 km/st (~ 2700 U/min) 6,8 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Powerglide (automatische Kraftübertragung, bestehend aus hydraulischem Drehmomentwandler und Zweigang-Planetengetriebe), max. Drehmomentverstärkung im Wandler 2,1:1, Untersetzungen im Planetengetriebe: Low 1,82:1, Drive 1:1, Hinterachsuntersetzung 1:3,55 (11/39), Kegelrad-Ausgleichsgetriebe mit Hypoidverzahnung, Ölinhalt: Powerglide 4,25 Liter, Hinterachse 1,9 Liter.

FAHRWERK

Kastenrahmen und halbselbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Schraubenfedern, hinten Starrachse mit Halbfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Reifen 6,70–15 (Weißwand schlauchlos), Saginaw-Einzelrad-Kugelkreislauflenkung, hydraulische Bremsen (Delco), Bremsfläche 1019 cm², Handbremse mechanisch auf Hinterräder.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2920 mm, Spur 1473/1494 mm, Bodenfreiheit 165 mm, Außenmaße 4970 × 1875 × 1580 mm, Wendekreis 12,5 m, Eigengewicht vollgetankt 1600 kg, zulässiges Gesamtgewicht 2000 kg.

Geschwindigkeit

Low	0– 80 km/st
Drive	20–152 km/st
Höchstgeschwindigkeit	152 km/st

Beschleunigung

0– 60 km/st	7 sec
0– 90 km/st	13 sec
0–120 km/st	24 sec

Leistungsgewicht

fahrfertig	~ 11,8 kg/PS
voll belastet	~ 14,8 kg/PS

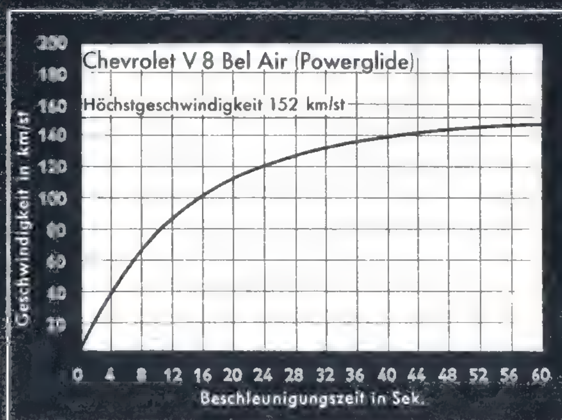
Verbrauch

je nach Fahrweise	12–20 Liter/100 km
Testverbrauch	14,5 Liter/100 km

PREISE

(ab Rüsselsheim, verzollt)

Limousine viertürig mit Synchromesh-Getriebe	DM 16110.–
mit Powerglide	DM 17290.–

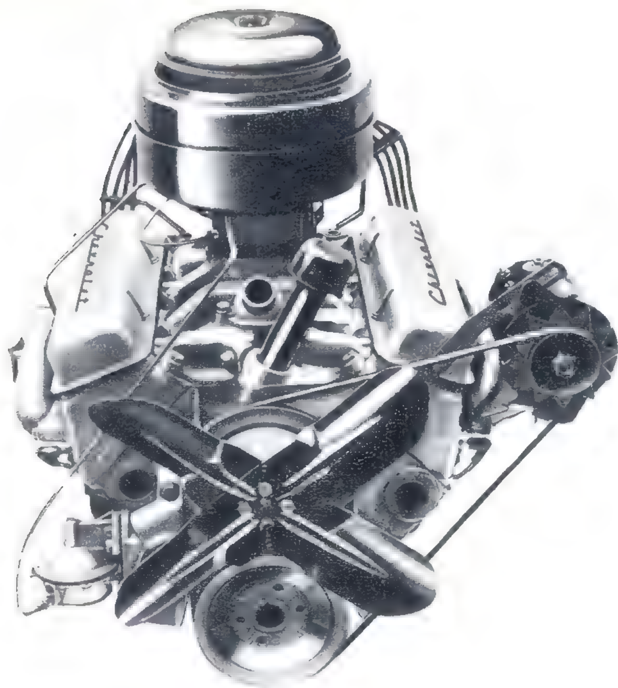


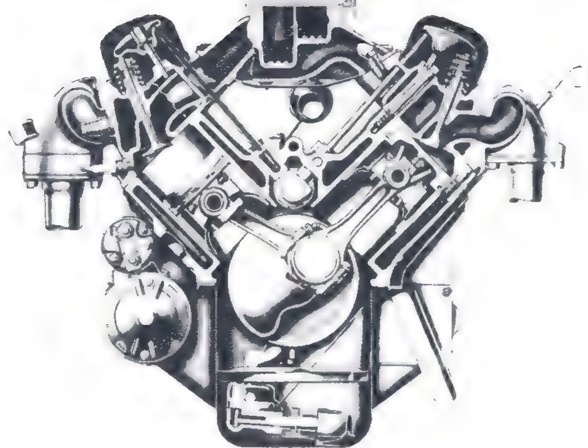
Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer
im Jahr .... DM 633.60

Mindest-Haftpflichtversicherung
im Jahr .... DM 450.– + 5%

Kaskoversicherung bei
500 DM Selbstbeteiligung
im Jahr .... DM 1000.– + 5%





Beim Entwurf des „Turbo Fire"-Motors wurde nicht nur die Erzielung hoher Leistung und Wirtschaftlichkeit im Betrieb bedacht, sondern auch die Möglichkeit rationeller Herstellung. Der Antrieb der parallel hängenden Ein- und Auslaßventile beispielsweise ist dergestalt vereinfacht, daß auf eine Kipphebelwelle verzichtet werden konnte. Der Kipphebel ist ein Blechpreßteil, das sich um ein Kugelgelenk dreht, dessen Gelenkkopf ebenfalls ein Tiefziehteil ist. Übrigens ist der neue V8-Motor fast 20 kg leichter als der Sechszylinder.

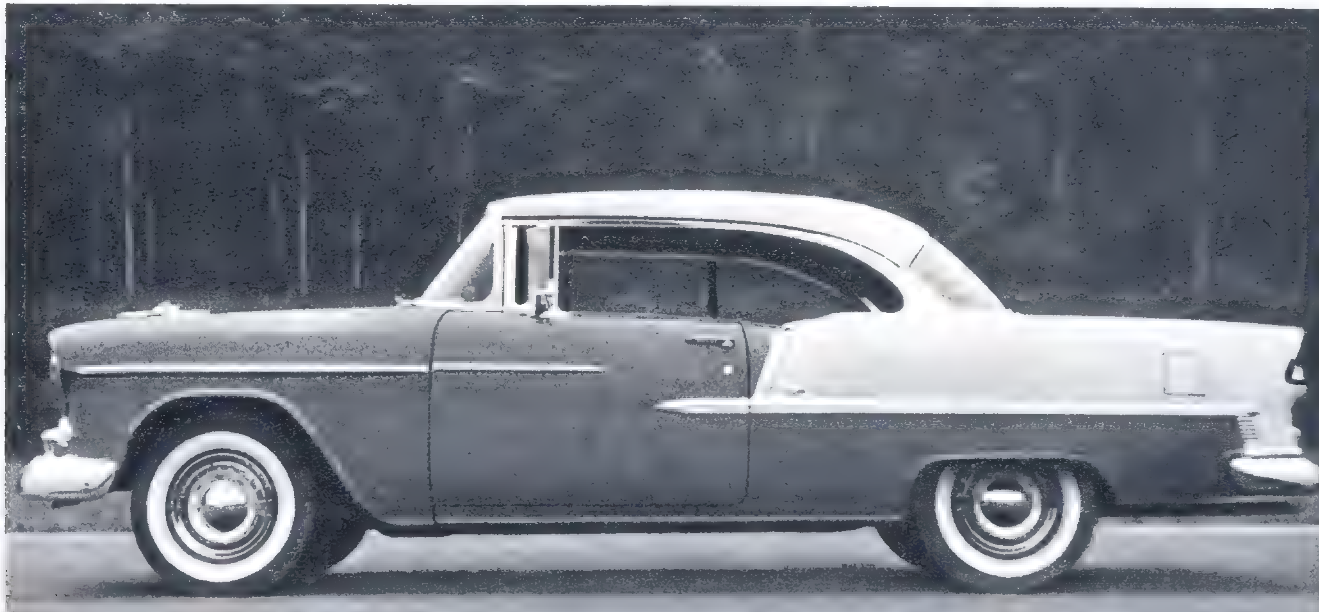
Beziehung der Chevrolet ruhig eine Scheibe abschneiden sollte, war dies nicht der Fall, im Gegenteil. Es ist eigentlich kaum erklärlich, wieso sich zwei Wagen, die praktisch aus dem gleichen Stall kommen, in derartigen Dingen so sehr unterscheiden. Wir machten mit dem Chevrolet beispielsweise unmittelbar hintereinander sechs Schnellbremsungen aus 100 km/st bis zum Stillstand und stoppten dabei folgende Zeiten: 4,5, 4,5, 4,5, 6,0, 7,5 und 12 Sekunden. Dann hörten wir gerne auf, denn dicker Qualm kam aus den Bremsen. Übrigens waren von der vierten Bremsung an, also mit beginnendem Fading, die Räder überhaupt nicht mehr zum Blockieren zu bringen. Nun glauben wir weniger, daß die Bremsen hier zu klein sind, denn deren wirksame Fläche entspricht durchaus der anderer vergleichbarer Wagen mit einigermaßen zufriedenstellender Verzögerung. Es will uns vielmehr scheinen, daß mit besserer Wärmeabfuhr oder vielleicht auch mit warmfesteren Belägen — der Testwagen hatte, übrigens aufgeklebt, solche amerikanischer Herkunft — durchaus noch einiges herauszuholen wäre. Im normalen Alltagsverkehr freilich wird wohl jeder mit den Bremsen seines Chevrolet zufrieden sein, als Tester aber muß man eben ein klein wenig mehr verlangen. Die meisten Fahrer werden sich hierüber schon deshalb kaum Rechenschaft ablegen, weil der für die Bremsbetätigung erforderliche Kraftaufwand äußerst gering ist. Bei Schnellbremsungen allerdings muß man schon tüchtig aufs Pedal treten. Daß dabei der Wagen kaum mehr so wie früher vorn in die Knie geht, gehört mit zu den Auswirkungen der neuen Vorderradaufhängung, die eine positive Würdigung verdient.

Trotz ihrer sehr indirekten Übersetzung gefiel uns die Lenkung gut. Sie vermittelt einen ausreichenden Kontakt mit der Fahrbahn, ist hervorragend richtungsstabil und natürlich sehr leichtgängig. Sie läuft nach Kurven sauber in die Geradeausstellung zurück, ohne, wie etwa beim Opel-Kapitän oder beim Oldsmobile, womöglich in die Gegenrichtung auszuschlagen. Fünfmal muß man das 460 mm große Lenkrad drehen, um die Räder von der einen zur anderen Seite voll einzuschlagen (Lenkuntersetzung 25,7:1). Das Lenkrad selbst mit drei in T-Form angeordneten Speichen ist griffig, hat genau die richtige Größe, liegt bequem und sieht sehr gut aus. Beim Testwagen war es, wie auch das Armaturenbrett und die Teppiche, in rot gehalten, passend zur Karosseriefarbe. Die Oberseite des Armaturenbrettes übrigens hätte man besser matt lakkiert, um die lästigen Spiegelungen in der Windschutzscheibe zu vermeiden.

Hiervon abgesehen aber bietet der neue Chevrolet eine ungestörte Sicht nach allen Seiten, wichtige Voraussetzung dafür, daß sich ein so großer Wagen einigermaßen leicht und sicher manövrieren läßt. Es sei dahingestellt, ob, wie manche behaupten, die Panorama-Windschutzscheibe nur eine Modeerscheinung ist. Die Verringerung und vor allem die Zurücklegung des toten Sichtwinkels sind mindestens auf der Fahrerseite ein Gewinn. Die Rundverglasung ist hier selbstverständlich, der (leicht mattierte) Rückspiegel ist gut, und der Testwagen besaß auch den unentbehrlichen, wenn hier auch etwas weit zurückmontierten Außenpiegel. Statt des unterdruckbetätigten Scheibenwischers hat der Chevrolet jetzt endlich auch einen elektrischen bekommen, der sogar wahlweise in zwei Geschwindigkeiten läuft. Die Wischerblätter allerdings sind noch immer entgegenlaufend (Schmetterlingsanordnung), wodurch bei Schlechtwetter in der Scheibenmitte das berühmte Schmutzdreieck die Sicht versperrt. Als besonders vorteilhaft erschien es uns beim Chevrolet, daß man vom Fahrersitz aus alle vier Kotflügel sehen kann.

Entscheidenden Wert legen die Amerikaner auf die leichte Bedienbarkeit ihrer Wagen, soweit dies bei deren großen Abmessungen überhaupt irgendwie möglich ist. Deshalb haben sie leichtgängige Lenkungen und Bremsen, automatischen Choke usw., deshalb aber haben sie vor allem auch durchweg automatische Kraftübertragungen, während die bei einzelnen Modellen, so auch beim Chevrolet, noch lieferbaren Dreigang-Schaltgetriebe nur mehr verhältnismäßig wenig verlangt werden.

Der Powerglide besteht im wesentlichen aus zwei Elementen, nämlich einem hydraulischen

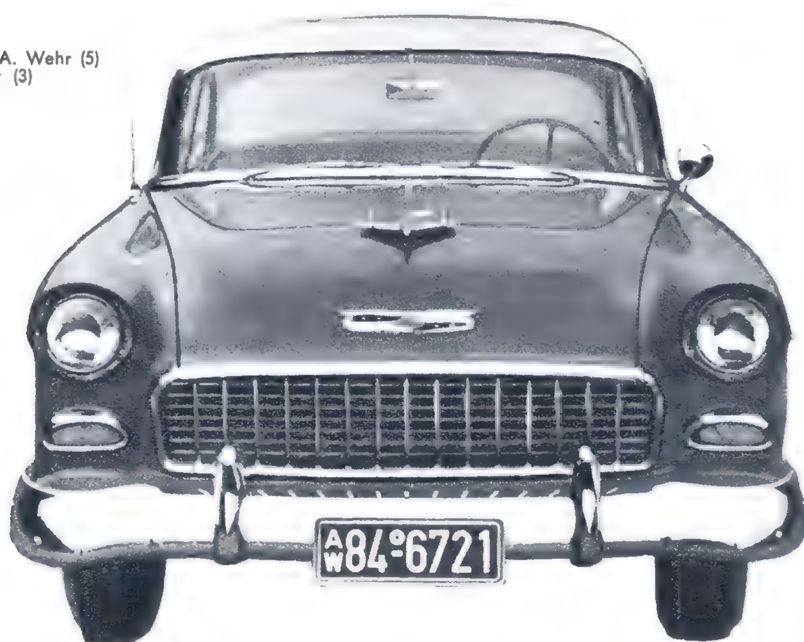


Drehmomentwandler, der als stufenloses Getriebe und gleichzeitig als stoßfreie Kupplung arbeitet, sowie einem zweistufigen, geräuschlosen Planetengetriebe. Der zugehörige Wählhebel rechts unter dem Lenkrad kennt fünf Stellungen: P = Parken, N = Neutral = Leerlauf, D = Drive = Normalgang, L = Low = Langsamgang, R = Rückwärts. Anlassen kann man nur auf P oder N, zum Einrücken der Stellungen P und R muß der Wählhebel leicht angehoben werden, während er zwischen N, D und L auch während der Fahrt beliebig hin- und hergeschwenkt werden kann, wobei man allerdings von D auf L nicht bei höherer Geschwindigkeit als 80 km/st gehen soll. Dadurch, daß L und R unmittelbar nebeneinander liegen, kann man das gelegentlich notwendige „Schaukeln" des Wagens praktizieren, außerdem läßt er sich dadurch leichter rangieren.

Die Wählhebelstellung „Low" wird zweckmäßigerweise nur in sehr dichtem Stadtverkehr, ferner bei Bergauf- und Bergabfahrt eingeschaltet, doch läßt sich selbst hier wie überall auch allein mit „Drive" recht gut auskommen, insbesondere, solange man nicht für Talfahrten auf die Motorbremsung angewiesen ist. Auch in der „Drive"-Stellung fährt der Wagen im langsameren Gang an, um dann, je nach der verlangten oder notwendigen Fahrleistung, zwischen 20 und 80 km/st automatisch in den direkten Gang zu schalten. Bei wenig Gas also geschieht dies schon bei 20, bei voll durchgetretenem Gaspedal eben erst bei 80 km/st und bei mittlerer Gaspedalstellung entsprechend irgendwo zwischen diesen Werten. Ebenso schaltet das Getriebe selbsttätig bei den jeweiligen Geschwindigkeiten zurück, was der Fahrer im übrigen zwischen 20 und 80 km/st durch volles Durchtreten des Gaspedals über einen Druckpunkt hinweg (Kick Down) auch selbst bewerkstelligen kann. Der Powerglide ist eine der am wenigsten aufwändigen und komplizierten Getriebeautomatiken, die von den Amerikanern verwendet werden. Ihr einziger Mangel liegt darin, daß der Wagen damit sehr ausgeprägt zum „Kriechen" neigt, auf ebener Straße bis zu Fußgängertempo. Der unvermeidliche Leistungsverlust, den insbesondere die Flüssigkeitskupplung bedingt, hat angesichts der hohen PS-Zahl des neuen V8-Motors nur untergeordnete Bedeutung, er wird vor allem auch im Hinblick auf die viel leichtere Bedienung und den wirtschaftlicheren Betrieb gern in Kauf genommen. Nun, für den Motor gibt das Werk eine Leistung von 152 HP an, also etwa 135 PS nach unseren Maßstäben. Auf 7,2 wird dabei der 4,3 Liter-Motor verdichtet. Zu Hause in Amerika wird der V8 mit 164 HP (Verdichtung 1:8) geliefert. Wem das nicht reicht, der kann ihn sogar mit Vierfachvergaser und Doppelauspuff kaufen, wobei er 182 HP bei 4600 U/min leistet und 170 km/st erreicht. Der neue Motor unterscheidet sich in der Grundkonstruktion nicht besonders von den jetzt in Amerika allgemein üblichen V8-Maschinen. Als sein Hauptmerkmal kann man wohl ansehen, daß er geradezu extrem kurzhubig ist (Bohrung 95,3, Hub 76,2 mm). Dies ergibt naturgemäß äußerst niedrige Kolbengeschwindigkeiten, nämlich 11,2 m/s bei Nennleistung und 6,8 m/s bei 100 km/st, entsprechend einer Drehzahl von etwa 2700 U/min.



Fotos: N. A. Wehr (5)
Werkbilder (3)



Die Höchstgeschwindigkeit haben wir beim Testwagen mit 152 km/st festgestellt. Über Erwarten gut war die Beschleunigung. Die ermittelten Werte stehen in der Übersichtstabelle, sie werden selbst vom Oldsmobile nur geringfügig übertroffen. Und noch überraschender war für uns der relativ sehr niedrige Kraftstoffverbrauch: 14,5 Liter/100 km — so sparsam sind wir bisher noch mit keinem Amerikaner gefahren! Das war unser Durchschnittsverbrauch. In der Praxis wird man sich darüber klar sein müssen, daß bei diesen Wagen der Verbrauch in noch weit höherem Maße von den Betriebsbedingungen und der Fahrweise abhängig ist als bei unseren kleineren Wagen. Es ist beispielsweise gar kein Kunststück, den Chevrolet mit unter 12 Litern zu fahren, andererseits aber braucht sich niemand darüber zu wundern, wenn er im dichten Stadtverkehr seine 20 Liter wie nichts verdaut. Der Tachometer ging, um dies der Vollständigkeit halber zu erwähnen, nur um knapp 3% vor.

Das also ist der Chevrolet, der populärste Wagen der größten Automobilfabrik der Welt. Wenn wir nicht nur von seinen imponierenden Qualitäten sprachen, sondern auch von diesen oder jenen Mängeln, so haben wir dabei kein ganz gutes Gewissen. Wo nämlich, so müssen wir uns dabei fragen, gibt es in Europa irgendein Auto, das dem Käufer in seinem Heimatlande auch nur annähernd einen derart großen Gegenwert bietet wie der Chevrolet? Dafür in allererster Linie aber wird er gebaut, nicht für ein paar dutzend Leute in Deutschland. Doch selbst diesen kann er erstaunlich preiswert angeboten werden: Trotz dem ungünstigen Verrechnungskurs, trotz Seefracht und trotz Schutzzoll kostet dieses Auto hier noch keine 18 000 Mark. Und das bringen eben doch nur die Amerikaner fertig.

Werner Oswald





Nächtliche Gracht in Amsterdam

Foto: Windstosser

Sie wollen nach Holland?

DER UNTERSCHIED

Holland ist genaugenommen nur ein Teil der Niederlande; er gilt allein für die beiden Provinzen Nord- und Südholland, die etwa der alten Grafschaft entsprechen.

DIE FORMALITÄTEN

Sie brauchen Paß, Triptyk (bzw. Carnet), internationale Zulassung und internationalen Führerschein. Für Reisen bis zu 8 Tagen Ersatzpapiere für 2 hfl an Grenze. Bei Benelux-Triptyks darauf achten, daß Dokument bei letzter Ausreise gelöscht wird, da provisorischer Austritt nicht vermerkt werden kann. Ferner grüne Versicherungskarte und D-Schild.

DAS GELD

300 DM + 1500 DM in Devisen. 1 holländischer Gulden = 100 Cents. 1 DM = 0,90 hfl.

DER ZOLL

Wie überall an der Grenze. Lebensmittelvorräte nur in beschränkter Menge zugelassen, da Flächenausdehnung der Niederlande gering.

DIE SCHÖNSTE JAHRESZEIT

Hauptreisezeit Frühjahr bis Herbst. Für Seebäder am günstigsten Juli–August. Von Februar bis Mai fällt der wenigste Regen.

DAS LANDSCHAFTSBILD

Die Niederlande sind ein ausgesprochenes Tiefland, das zum Teil unter dem Meeresspiegel liegt und gegen die Nordsee zu durch einen Dünenwall abgeschlossen ist. Heiden, Moore und Wald treten gegenüber dem Ackerland zurück.

DER MITTELPUNKT

des Landes ist Amsterdam mit fast 1 Million Einwohnern. Im ausgehenden Mittelalter war es der wichtigste Handelsplatz Europas und ist auch heute noch Brennpunkt des internationalen Verkehrs. Bautechnisch ist es mit 50 Grachten, 400 Brücken und 4000 alten Gebäuden das Venedig des Nordens.

DIE ZUFAHRTSWEGE HIERHER

Lingen – Oldenzaal – Hengelo – Apeldoorn – Amsterdam = 200 km. Rheine – Oldenzaal – Hengelo – Apeldoorn – Amsterdam = 201 km. Aachen – Maastricht – Herzogenbusch – Amsterdam = 250 km. Wesel – Nimwegen – Arnheim – Amsterdam = 178 km. Wesel – Emmerich – Arnheim – Amsterdam = 164 km.

DIE VERKEHRSBESTIMMUNGEN

Rechtsverkehr. Auf Nebenstraßen hat das Fahrzeug Vorfahrt, das auf einer Pflasterstraße fährt; im übrigen geht Autoverkehr bis auf Straßenbahn dem übrigen Verkehr vor. Es wird wenig gehupt und auf freier Strecke nicht in Kolonnen gefahren.

DIE VERKEHRSZEICHEN

Die Hauptstraßen werden mit abweichenden Farben gekennzeichnet; ihr Ende wird mit demselben Zeichen + schwarzen Querstrich angekündigt. Die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung geschieht durch eine runde Tafel mit schwarzem Schrägstrich, und das Vortrittsrecht wird durch ein blaues Viereckschild mit rotem und weißem Pfeil gekennzeichnet.

DIE STRASSEN

sind in erstklassigem Zustande, viele sind mit Klinkern belegt und haben einen breiten Radfahrweg. Motorisierte Patrouillen leisten bei Notfällen und technischen Pannen Hilfsdienste.

DIE AUTOBAHNEN

Amsterdam – den Haag; Amsterdam – Utrecht; Utrecht – den Haag; Rotterdam – Breda; Arnheim – Nijmwegen; Herzogenbusch – Utrecht und Herzogenbusch – Rotterdam sind ausgebaut. Autobahnnetz ist in Erweiterung begriffen.

BENZIN UND ÖL

Da die Niederlande dicht besiedelt sind, findet man überall Tankstellen. Nur auf Inseln ist Zapfstellennetz etwas weitmaschiger. 1 Liter Benzin = 0,38 hfl, 1 Liter Dieselöl = 0,16 hfl.

DIE HOTELS

Keine offizielle Klassifizierung. Keine Aufenthaltstaxe. Kein Frühstückszwang. Pension ab 5 Tagen. Übernachtung mit Frühstück 3.50–14.50 hfl. Durchschnitt 4.50–6.00 hfl; mit Bad 5.00–21.50 hfl. Vollpension 6.50–34 hfl; Durchschnitt 8.00–12.00 hfl. Garage 2.00 hfl. Niederländische Hotels sind durchweg sauber. Juli–August Zimmervorausbestellung nötig.

ESSEN UND TRINKEN

Matjeshering, geräucherter Aal, Muscheln, Krebse, Austern, Steinbutt, Rotzunge und Heilbutt gehören zu den Leckerbissen aus dem Meere; Biere und Schnäpse sind gut. Tabak und Zigarren ausgezeichnet. Durchschnittspreis für ein Mittagessen 1.50–6.50 hfl; für ein Abendessen 2.00–8.50 hfl.

TRINKGELDER

Meist in Rechnung inbegriffen; sonst im Restaurant 15%, im Hotel bis zu 4 Nächten 15%, bei längerem Aufenthalt 10%. Im übrigen wie in Deutschland.

CAMPING

Viele, zum Teil hervorragend organisierte Zeltplätze. Saison Mai–September, Campingplätze oft von Ortschaften etwas entfernt. In Küstennähe oft ein Zeltplatz an dem anderen.

DIE LEBENSMITTELPREISE

(in kg und hfl) Kartoffeln 0,20; Milch 0,30; Brot 0,44–0,52; Zucker 0,82; Mehl 1,00; Fisch 1,50–4,00; Reis 2,00; Butter 4,50; Käse 2,50–4,00; Fleisch 4,50–7,00; 20 Zigaretten 0,70–1,00.

DER WALD

Die Niederlande sind waldarm; die größten geschlossenen Waldbezirke liegen westlich von Apeldoorn und östlich von Utrecht. Kleinere Waldstücke findet man südlich von Groningen, an den Hängen des Maastales und längs der belgischen Grenze.

DIE HEIDEN

Mit Ausnahme des Maastales decken sich die Heidegebiete mit den Waldbeständen; die größten Heideflächen liegen zwischen Arnheim und Zwolle und nordöstlich von Meppel.

DIE DÜNEN,

die bis zu 60 Meter Höhe aufgeschüttet sind, verlaufen im allgemeinen parallel zu den großen Badestränden. Besonders reich an Dünen sind die Inseln Texel und Terschelling und der Küstenstreifen zwischen den Haag und Zandvoort.

DER STRAND

Zusammenhängende Strandflächen mit feinem Sand findet man von Hoek van Holland bis den Helder und an der Seeseite der fünf großen daran anschließenden Inseln. Die südlich der Rheinmündung gelegenen Inseln haben nur einen bescheidenen Badestrand.

DIE NIEDERLÄNDISCHEN BADEORTE

liegen wie eine Perlenschnur am freien Meer aufgereiht; obenan stehen Scheveningen, Nordwijk und Zandvoort. Von Groede bis Schiermonnikoog zählt man insgesamt deren 41.

DIE BINNENSEEN

liegen zwischen Leeuwarden und Kampen sowie in dem Dreieck Amsterdam – Utrecht – Leiden. Da aber keiner von ihnen bewaldete Ufer hat, ist ihr landschaftlicher Reiz gering.

FÄHREN

gibt es nach Schiermonnikoog von Zoutkamp und Oostmahorn; nach Ameland von Holwerd; nach Terschelling von Harlingen; nach Vlieland ebenfalls von Harlingen; nach Texel von den Helder, und dann an die 20 im Mündungsgebiet der Schelde, Maas und des Rheins. Im Bereich des Ijselmeeres von Amsterdam nach Harderwijk und Lemmer und von Enkhuizen nach Stavern und Urk.

TECHNISCH INTERESSANT

ist die Rückgewinnung des Einbruchgebietes der Zuidersee. Nach Fertigstellung des Abschlußdammes beginnt man jetzt den Südteil dieser Meeresbucht trockenzulegen. Dabei sollen aber – um den Charakter der ehemaligen Uferstädte zu wahren – längs der einstigen Küstenlinie 1–3 km breite Meeresstreifen erhalten bleiben.

WENIG BESUCHT

ist der Sandstrand im äußersten Westen der Inseln Schouwen und Overflakkee; auch Schiermonnikoog und Ameland sind nicht überlaufen. Auf den Heidewegen um Deeln und Nieuw Schoonebeek trifft man kaum einen Wagen, und in den Wäldern östlich von Elspeet glaubt man nicht in den Niederlanden zu sein.

LIMBURG,

das einzige Hügelland der Niederlande, hat tiefe Täler mit steilen Flanken und quellfrischen Bächen. Valkenburg, eins der beliebtesten Ferienziele der Einheimischen, steckt voller Sehenswürdigkeiten.

ZEELAND,

berühmt durch seine Trachten, hat in Iserke das Zentrum der Austernzucht, und die Märkte von Goes (Dienstag) und Middelburg (Donnerstag) lohnen ob ihrer Trachten. Der Wilhelmina-Polder lohnt zur Baumblüte.

GRONINGEN,

ein Ackerbau- und Viehzuchtgebiet, ist bekannt durch seine Burg Menkeborg. Im Paderswolder See kann jeder Wassersport ausgeübt werden.

NORDBRABANT

hat viel Sand und Wald. In Herzogenbusch steht die schönste aller niederländischen Kirchen (St. Jan). Hübsch die Polderlandschaft jenseits der mächtigen Moerdijkbrücke.

FRIESLAND,

wo noch friesisch gesprochen wird, ist bekannt durch seine interessanten Städte. Hindeloopen gleicht einem lebenden Museum. Dokkum und Leeuwarden lohnen ebenfalls.

IN OVERIJSSEL

lohnen Deventer, Zwolle, Kampen, Ootmarsum, Giethoorn, Denekamp und Enschede. In Giethoorn spielt sich der gesamte Verkehr auf dem Wasser ab (auch Hochzeitszüge und Begräbnisse).

GELDERLAND

Östlich von Arnheim liegen viele alte Schlösser; Betuwe lohnt zur Obstblüte, und Zutphen lohnt wegen seiner altertümlichen Gebäude.

DRENTE

ist ein hügeliges Heideland mit Hünengräbern. Hier merken Sie sich die Namen Anloo, Emmen, Rolde und Sleen, in deren Nähe die schönsten liegen. Aber dazu muß man Zeit haben.

IN HOLLAND

steht obenan die Insel Marken mit ihren bunten Trachten. Nicht viel nach steht ihr Voiendam, in Alkmaar müssen Sie den jeden Freitag stattfindenden Käsemarkt gesehen haben, und schließlich lohnt auch Hoorn einen Besuch. Und dann natürlich Delft.

EINE DREI-TAGE-RUNDFAHRT

würde so aussehen: Amsterdam – Enkhuizen – Ijsseldamm – Sneek – Groningen – Emmen – Halten – Hengelo – Zutphen – Wageningen – Apeldoorn – Harderwijk – Doorn – Hilversum – Amsterdam (= 704 km).

WER EINE WOCHE ZEIT HAT,

fahre folgenden Weg: Amsterdam – Hilversum – Zandvoort – Scheveningen – Rotterdam – Vlissingen – Herzogenbusch – Roermond – Maastricht – Nijmegen – Tiel – Borculo – Elburg – Vollenhove – Borger – Groningen – Leeuwarden – Heerenveen – Rijs – und dann wie anfangs der Route 1 nach Amsterdam zurück (= 1619 km).

NACH ENGLAND

benützt man die Fähren von Hoek van Holland und Vlissingen. Die Anfahrtswege von Düsseldorf hierher sind: Rheydt – Roermond – Tilburg – Breda – Hoek van Holland = 260 km, Vlissingen 274 km.

DIE BEACHTENSWERTESTEN DER 64 MUSEEN

sind das Frans-Hals-Museum in Haarlem, das Reichsmuseum in Amsterdam, das Zuiderseemuseum in Enkhuizen, das Reichsmuseum in Enschede, das van Gogh-Museum in Hoenderlo, die Friesenmuseen in Leeuwarden und Hoorn, das Freiluftmuseum in Arnheim.

INTERESSANTE BAUTEN

finden Sie in Bolsward, Sneek, Zwolle, Groningen, Elburg, Deventer, Bergen-op-Zoom, Goes, Veere, Ammersfort, Hilversum und vor allem in Amsterdam.

AUF JEDEN FALL ABER

müssen Sie die Hünengräber bei Borger, die Insel Marken im Zuidersee, die blühenden Haine bei Dwingelow, die Schlösser Goor und Delden, die Kirchen in Herzogenbusch, Breda, Utrecht und Zutphen, den Käsemarkt in Alkmaar und eine Blumenauktion in Aalsmeer gesehen haben.

KLEINE TIPS

Die neue Schreibweise für den Haag ist s'Gravenhage, für Herzogenbusch s'Hertogenbosch. Einen Pullover und einen Regenmantel sollte man bei einer Fahrt hierher bei sich haben. Die Schleusenanlagen von Ijmuiden sind die größten der Welt. Der Zoo in Amsterdam lohnt sich auf jeden Fall. Ortsdurchfahrten wegen der vielen Radfahrer nicht auf Arbeitsende verlegen. In Rotterdam eine Hafenrundfahrt machen. Amsterdam lernt man am besten zu Fuß oder mit dem Motorboot kennen.

Ulrich Sempert

Was kostet Di

Betriebskosten auf

Über die einzelnen Eigenschaften eines bestimmten Autos kann man durchaus geteilter Ansicht sein, man kann sie je nach persönlicher Veranlagung und Einstellung völlig unterschiedlich beurteilen. Dies gilt keineswegs nur für Begriffe wie Schönheit, Komfort oder Straßenlage eines Automobils, die sich zahlenmäßig kaum erfassen lassen, sondern sogar für den äußerst wichtigen Faktor Wirtschaftlichkeit, der immerhin weitgehend errechenbar ist. Obwohl sich aber gerade hierfür doch wohl jeder interessiert, der ein Auto hat oder sich kaufen will, obwohl auch jeder für seinen speziellen Fall ohne Schwierigkeit diesbezüglich ziemlich genaue Berechnungen anstellen kann, herrscht über die Frage der Wirtschaftlichkeit eines Wagens erstaunlicherweise weithin völlige Unkenntnis; man peilt über den Daumen und schwelgt in Illusionen, die nicht selten eines Tages zu argen Enttäuschungen werden.

Wir haben aus diesem Grunde schon öfter die Betriebskosten der jeweils gängigsten oder aus einem anderen Grunde interessanten Personenwagenmodelle vergleichend gegenübergestellt und wollen dies auch heute, dem derzeitigen Stand entsprechend, wieder einmal tun. Nicht alle überhaupt auf dem Markt befindlichen Modelle und schon erst recht nicht deren verschiedene, preislich oft sehr unterschiedliche Karosserieausführungen konnten wir berücksichtigen. Die Berechnungen aber, die dieser Übersicht zugrunde liegen, sind im Prinzip so einfach, daß sie jeder für jeden Wagen, der hier nicht aufgeführt sein sollte, ohne weiteres nach dem gleichen Schema selbst anfertigen kann.

Unsere Tabellen bezwecken im übrigen nur, einen Betriebskostenvergleich zwischen den einzelnen Modellen unter der Voraussetzung bestimmter einheitlicher Gegebenheiten zu ermöglichen. Sie können und wollen nicht für jeden speziellen Fall verbindlich sein. Wer also ganz genau wissen will, was

Die Betriebskosten deutscher und

	Rollermobile		Kleine Wagen									
	Messerschmitt KR 200	BMW Isetta	Lloyd LP 400 S	Fiat 600	Renault 4 CV Luxe	VW Standard	VW Export	DKW 3 = 6 Spezial	Goliath 6 P 700 E	Fiat 1100 Luxus	Simca Aronde	Opel Olympia Rekord
Listenpreis ... DM	2550.—	2550.—	3450.—	4250.—	4750.—	3950.—	4850.—	5585.—	5650.—	5850.—	6300.—	5990.—
Kaufpreis[1]) ... DM	2765.—	2765.—	3600.—	4560.—	4900.—	4100.—	5000.—	5820.—	5975.—	6250.—	6650.—	6300.—
Hubraum ... ccm	191	245	386	633	748	1192	1192	896	688	1089	1221	1488
Leistung ... PS	10	12	13	19	21	30	30	34	29	36	45	40
Verbrauch ... Liter/100 km	4	4	5,5	6,5	6,5	8	8	9	8	8	10	10
Feste Kosten (pro Jahr)	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
Verzinsung[2]) ...	90	90	117	148	159	133	162	189	194	203	216	205
Abschreibung[3]) ...	346	346	450	570	612	512	624	728	746	780	832	790
Kraftfahrzeugsteuer ...	29	44	58	101	116	173	173	130	101	159	188	216
Haftpflichtversicherung[4]) ...	74	95	95	126	168	168	168	210	168	252	273	252
Kaskoversicherung[5]) ...	103	154	154	181	206	263	263	270	263	284	309	296
Garage ...	240	240	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360
Sonstiges ...	20	20	30	40	40	40	40	40	40	40	40	50
Summe der festen Kosten ...	902	989	1264	1526	1661	1649	1790	1927	1872	2078	2218	2169
Betriebskosten (je km)	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.
Abschreibung[6]) ...	1,4	1,4	1,2	1,5	1,6	0,8	1,0	1,9	2,0	2,1	2,2	1,3
Kraftstoff[7]) ...	2,6	2,6	3,6	4,2	4,2	5,2	5,2	5,9	5,2	5,2	6,5	6,5
Motoröl[7]) ...	0,5	0,3	0,5	0,2	0,2	0,3	0,3	1,0	0,5	0,3	0,5	0,3
Reifenabnutzung[8]) ...	0,4	0,5	0,9	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Reparaturen und Wartung ...	2,5	2,5	3,0	4,0	4,0	3,5	3,5	4,0	4,0	5,0	5,0	4,5
Sonstiges ...	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5
Summe der Betriebskosten ...	7,6	7,5	9,5	11,3	11,4	11,2	11,4	14,3	13,2	14,1	15,7	14,2
Gesamtkosten (je km) bei jährlicher Fahrleistung von												
10000 km ...	16,6	17,4	22,1	26,6	28,0	27,7	29,3	33,6	31,9	34,9	37,9	35,9
20000 km ...	12,1	12,4	15,8	18,9	19,7	19,4	20,3	23,9	22,6	24,5	26,8	25,0
40000 km ...	9,8	10,0	12,7	15,1	15,6	15,3	15,9	19,1	18,1	19,3	21,1	19,6
60000 km ...	9,1	9,2	11,6	13,8	14,2	13,9	14,4	17,6	16,3	17,6	19,4	17,8

Erläuterungen:

1) eingerechnet ist eventueller Mehrpreis für Heizung sowie DM 150.— für Überführung, Zulassung usw.

2) 6,5% des halben Kaufpreises. Da sich der zu verzinsende Betrag durch die Abschreibung des Anlagekapitals laufend verringert und schließlich den Wert Null erreicht, wird als Mittel nur der halbe Kaufpreis zugrunde gelegt.

3) 25% des halben Kaufpreises. Die Abschreibung teilt sich in eine zeitliche Amortisation des Anlagekapitals und in eine leistungsmäßige Abnutzung, die unter den Betriebskosten je km erscheint. Angesetzte Abschreibungsdauer für alle Typen: 4 Jahre (25%).

4) Prämie für Haftpflichtversicherung mit Deckungssummen von DM 100 000/10 000/4 000, einschließlich 5% Versicherungssteuer.

Die Betriebskosten deutscher und ausländischer Pe

	Rollermobile		Kleine Wagen									
	Messerschmitt KR 200	BMW Isetta	Lloyd LP 400 S	Fiat 600	Renault 4 CV Luxe	VW Standard	VW Export	DKW 3 = 6 Spezial	Goliath 6 P 700 E	Fiat 1100 Luxus	Simca Aronde	Opel Olympia Rekord
Feste Kosten (pro Jahr) ohne Verzinsung und Abschreibung ... DM	466	553	697	808	890	1004	1004	1010	932	1095	1170	1174
Betriebskosten (je km) ohne Abschreibung ... Pfg.	6,2	6,1	8,3	9,8	9,9	10,4	10,4	12,4	11,2	12,0	13,5	12,9
Gesamtkosten (je km) bei jährlicher Fahrleistung von												
10000 km ... Pfg.	10,9	11,6	15,3	17,9	18,8	20,4	20,4	22,5	20,5	23,0	25,2	24,6
20000 km ... Pfg.	8,5	8,9	11,8	13,8	14,4	15,4	15,4	17,5	15,9	17,5	19,4	18,8
40000 km ... Pfg.	7,4	7,5	10,1	11,4	12,1	12,9	12,9	14,9	13,5	14,7	16,4	15,8
60000 km ... Pfg.	7,0	7,0	9,5	11,1	11,4	12,1	12,1	14,1	12,8	13,8	15,5	14,7

...ch Dein Auto?

...Heller und Pfennig

ihn sein oder ein bestimmtes anderes Auto kostet, muß sich schon die Mühe machen, die Rechnung auf die gegebenen Verhältnisse abzustimmen. Dies gilt insbesondere für die verschiedenen Versicherungen, für die Garagenkosten, für Zuschläge, falls die Kraftfahrzeugsteuer nicht jährlich, sondern nur halb- oder vierteljährlich entrichtet wird. In noch weiterem Umfang können die laufenden Betriebskosten variieren, und zwar insbesondere deren wichtigster Faktor, der Kraftstoffverbrauch. Der hängt bekanntlich weitgehend von den jeweiligen Betriebsverhältnissen und der Fahrweise ab, er ist außerdem in seiner kostenmäßigen Auswirkung örtlich wegen der gestaffelten Zonenpreise verschieden. Wir haben für die Zwecke unserer Rechnung für jedes Modell einen Verbrauch eingesetzt, der dem großen Durchschnitt so nah wie möglich kommen dürfte. Vielleicht erscheint gerade diese Zahl dem einen oder anderen etwas hoch, sie ist jedoch in jedem Falle reiflich überlegt und auf die vorliegenden Erfahrungen abgestimmt. Gerade in dieser Hinsicht wäre es schließlich sinnlos, mit unrealen Werten oder gar vielleicht mit dem sogenannten Normverbrauch zu arbeiten. Der Posten Reparaturen und Wartung machte uns naturgemäß auch viel Sorge, denn wirklich brauchbare Erfahrungswerte sind hier noch weit schwieriger zu beschaffen als bezüglich des Verbrauchs. Immerhin glauben wir, auch hier dem normalen Durchschnitt nahegekommen zu sein. Berücksichtigt sind aber selbstverständlich nur Reparaturen infolge natürlicher Abnutzung, nicht dagegen Schäden durch Unfall oder andere äußere Einwirkungen. Daß aber gerade solche Fälle oft sehr viel Geld zusätzlich kosten, darüber muß sich jeder Autobesitzer klar sein.

Da sich insbesondere viele private Kraftfahrzeughalter für die „theoretischen" Kosten der Abschreibung und Kapitalverzinsung überhaupt nicht interessieren, haben wir in einer

...d ausländischer Personenwagen

	Mittlere Wagen						Große Wagen								
	Ford Taunus 15 M	Borgward Isabella	Peugeot 403	Mercedes 180	Mercedes 180 D	Porsche 1500	Opel Kapitän	Fiat 1900 A	Mercedes 220 a	BMW 501/V 8	Mercedes 300 b	Chevrolet V 8	Ford V 8	Olds-mobile V 8/98	Mercedes 300 S
	6185.—	6980.—	8150.—	9450.—	10300.—	12700.—	8990.—	10800.—	12500.—	13950.—	22000.—	17290.—	17500.—	24900.—	34500.—
	6495.—	7290.—	8300.—	9600.—	10450.—	12850.—	9300.—	11160.—	12650.—	14100.—	22150.—	17440.—	17650.—	25050.—	34650.—
	1498	1493	1468	1767	1767	1488	2473	1888	2195	2580	2996	4342	4457	5320	2996
	55	60	53	52	40	55	71	70	85	95	125	152 (SAE)	164 (SAE)	184 (SAE)	150
	10	10	10	11,5	8 (Diesel)	9 (Super)	12	12	13 (Super)	15 (Super)	15 (Super)	15 (Super)	17 (Super)	19 (Super)	16 (Super)
	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
	211	237	270	312	340	417	302	362	411	458	719	561	569	815	1124
	812	912	1038	1200	1307	1608	1162	1392	1580	1760	2762	2160	2092	3130	4330
	216	216	216	260	260	216	360	274	317	375	432	634	648	777	432
	305	305	305	305	252	305	357	357	357	357	420	473	473	473	420
	321	386	321	321	296	321	424	424	463	566	840	1050	1050	1050	840
	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360
	50	60	60	60	60	60	60	60	80	80	100	100	100	100	100
	2275	2476	2570	2818	2875	3287	3025	3229	3568	3956	5633	5338	5292	6705	7606
	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.
	1,3	1,5	1,7	1,9	2,1	2,6	1,9	2,2	2,5	2,8	4,4	3,5	3,5	5,0	6,9
	6,5	6,5	6,5	7,5	4,0	6,5	7,8	7,8	9,4	10,8	10,8	10,8	12,2	13,7	11,5
	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,6	0,6	0,5	0,7	0,5	0,5	0,5	0,7
	1,1	1,1	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,4	1,5	1,5	2,0	2,0	2,0	2,4	2,4
	4,5	6,0	7,0	7,0	7,0	7,0	6,0	8,0	8,5	8,5	9,0	10,0	10,0	11,0	10,0
	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0
	14,2	16,1	17,5	18,7	15,4	18,6	18,1	20,8	23,3	25,0	27,8	27,8	29,2	33,6	32,5
	37,0	40,9	43,2	46,9	44,2	51,5	48,4	53,0	59,0	64,6	84,1	81,2	82,1	100,7	108,6
	25,6	28,5	30,4	32,8	29,8	35,0	33,2	36,9	41,1	44,8	56,0	54,5	55,7	67,1	70,5
	19,9	22,3	23,9	25,7	22,6	26,9	25,6	29,0	32,2	34,9	41,9	41,1	42,4	50,3	51,5
	18,0	20,1	21,8	23,4	20,4	24,1	23,0	26,2	29,2	31,6	37,2	36,7	38,0	44,8	45,1

5) Prämie für Kaskoversicherung mit 500 DM Selbstbeteiligung, einschließlich 5% Versicherungssteuer.

6) Die Lebensdauer bzw. Fahrleistung wurde wie folgt angesetzt:
Rollermobile .... 100 000 km
Kleine Wagen (außer VW) .... 150 000 km
VW und alle anderen Wagen .... 250 000 km
siehe auch Erläuterungen 3)

7) Errechnet mit mittleren Zonenpreisen: pro Liter 65 Pfg. für Normalbenzin, 72 Pfg. für Superbenzin, 50 Pfg. für Dieselkraftstoff, DM 2.80 für Motorenöl.

8) Die Lebensdauer der Reifen wurde mit 25 000 km angesetzt.

...sonenwagen (ohne Abschreibung und Verzinsung)

	Mittlere Wagen						Große Wagen								
	Ford Taunus 15 M	Borgward Isabella	Peugeot 403	Mercedes 180	Mercedes 180 D	Porsche 1500	Opel Kapitän	Fiat 1900 A	Mercedes 220 a	BMW 501/V 8	Mercedes 300 b	Chevrolet V 8	Ford V 8	Olds-mobile V 8/98	Mercedes 300 S
	1252	1327	1262	1306	1228	1262	1561	1475	1577	1738	2152	2617	2631	2760	2152
	12,9	14,6	15,8	16,8	13,3	16,0	16,2	18,6	20,8	22,2	23,4	24,3	25,7	28,6	25,6
	25,4	27,9	28,4	29,9	25,6	28,6	31,8	33,4	36,6	39,6	44,9	50,5	52,0	56,2	47,1
	19,2	21,2	22,1	23,3	19,4	22,3	24,0	26,0	28,7	30,9	34,2	37,4	38,9	42,4	36,4
	16,0	17,9	19,0	20,1	16,4	19,2	20,1	22,3	24,7	26,5	28,8	30,8	32,3	35,5	31,0
	15,0	16,8	17,9	18,9	15,4	18,2	18,8	21,1	23,4	25,1	27,0	28,7	30,1	33,2	29,2

getrennten Übersicht auch die effektiven Betriebskosten ohne Berücksichtigung der genannten Faktoren zusammengestellt. Eine weitere Tabelle gibt Aufschluß über die Auswirkung der seit Mai gültigen Kraftfahrzeugsteuer-Ermäßigung einerseits und die Kraftstoffpreis-Erhöhung andererseits. Letztere hat naturgemäß in besonderem Maße die Diesel-Personenwagen betroffen, deren Betrieb unter diesen Umständen heute vor allem dort nennenswerte Ersparnisse verspricht, wo verbilligter (Großabnehmer) oder steuerbegünstigter (Landwirtschaft) Dieselkraftstoff zur Verfügung steht.

Um die Wirtschaftlichkeit eines Wagens zu beurteilen, kann man allerdings keineswegs allein von den effektiven oder mutmaßlichen Betriebskosten ausgehen. Man muß diese mit einer Reihe anderer Gesichtspunkte koordinieren, die im Einzelfall von ausschlaggebender Bedeutung sein können. So nützt beispielsweise demjenigen, der in seinem Wagen notwendigerweise vier erwachsene Personen und deren Gepäck über weite Strecken befördern muß, auch der betriebsbilligste Wagen nichts, wenn er diese Anforderungen nicht zu erfüllen vermag. Für einen anderen wiederum sind vergleichsweise sehr hohe Betriebskosten vielleicht von völlig untergeordneter Bedeutung gegenüber dem Gewinn an Zeit und Arbeitskraft, die ihm ein besonders schneller oder besonders bequemer Wagen zu vermitteln vermögen. Ein dritter wiederum nimmt eine relative Unwirtschaftlichkeit bewußt zugunsten irgendeiner speziellen Eigenschaft in Kauf, die möglicherweise ein anderer Wagen nicht bietet.

Außerdem haftet allen derartigen Betriebskostenrechnungen ein unvermeidlicher Mangel insofern an, als es nahezu unmöglich ist, hierin von vornherein den späteren Wiederverkaufswert des Wagens zu berücksichtigen. Dieser Gesichtspunkt will aber bei der Anschaffung eines Autos unbedingt mit bedacht sein, und Leute mit einiger Erfahrung wissen da gut Bescheid. Es ist beispielsweise durchaus denkbar, daß zwei verschiedene Wagenmodelle in der Anschaffung und im Betrieb ungefähr gleich viel kosten, trotzdem kann das eine absolut unwirtschaftlich sein, weil man beim späteren Wiederverkauf wahrscheinlich nur mit einem wesentlich geringeren Erlös rechnen kann als beim anderen. Dies ist besonders auch beim Kauf ausländischer Wagen zu berücksichtigen, vor allem bei solchen Marken, bei denen der Kunden- und Ersatzteildienst in unserem Lande nur wenig oder gar nicht ausgebaut ist. In unserer Tabelle stehen solche Modelle gleich gar nicht drin. Wissen muß man aber auch, daß Cabriolets rascher an Wert verlieren als Limousinen, ebenso große Wagen rascher als kleine.

Worauf man aber in der Betriebskostenrechnung nicht das Hauptaugenmerk richten und wovon man vor allem niemals den Kauf eines Wagens abhängig machen soll, das sind die Steuer und die Versicherung! Wie gebannt pflegen viele Interessenten gerade auf diese Zahlen zu schauen, womit sie dokumentieren, daß sie vom Autofahren wenig, vom Rechnen nichts oder von beidem kaum etwas verstehen. Gewiß handelt es sich gerade bei diesen Posten um ziemlich unerfreuliche Ausgaben; im Rahmen der gesamten Betriebskosten eines Autos kommt ihnen aber wirklich keine allzu große Bedeutung zu. Und schon ganz belanglos ist die etwaige Differenz bzw. Ersparnis, die vielleicht einige hundert ccm einbringen, die ein Wagen gegenüber einem Konkurrenzmodell weniger hat, während andere Kostenfaktoren womöglich diese Ersparnis zu einem glatten Verlust werden lassen.

Betriebskostenrechnungen stellen sich sehr trocken dar. Wer aber damit umzugehen und wer darin zu lesen versteht, der vermag dort viel zu finden, was er im buntesten Firmenprospekt, ja selbst im ausführlichsten Testbericht vergeblich suchen wird.

Werner Oswald

	Treibstoffkosten pro 1000 km			Kraftfahrzeugsteuer pro Jahr			Steuerersparnis durch Kraftstoff-Mehrkosten ausgeglichen nach
	bis 6. 5. 55	ab 7. 5. 55	Mehrkosten	bis 6. 5. 55	ab 7. 5. 55	Ersparnis	
	DM	DM	DM	DM	DM	DM	km
Messerschmitt KR 200	25.20	26.—	–.80	36.—	29.—	7.—	8 750
BMW-Isetta	25.20	26.—	–.80	54.—	44.—	10.—	12 500
Lloyd LP 400 S	34.60	35.80	1.20	72.—	58.—	14.—	11 650
Fiat 600	40.95	42.25	1.30	126.—	101.—	25.—	19 200
Renault 4 CV	40.95	42.25	1.30	144.—	116.—	28.—	21 500
Volkswagen	50.40	52.—	1.60	216.—	173.—	43.—	26 900
DKW 3=6	56.70	58.50	1.80	162.—	130.—	32.—	17 750
Goliath GP 700 E	50.40	52.—	1.60	126.—	101.—	25.—	15 600
Fiat 1100	50.40	52.—	1.60	198.—	159.—	39.—	24 400
Simca-Aronde	63.—	65.—	2.—	234.—	188.—	46.—	23 000
Opel-Olympia Rekord	63.—	65.—	2.—	270.—	216.—	54.—	27 000
Ford-Taunus 15 M	63.—	65.—	2.—	270.—	216.—	54.—	27 000
Borgward-Isabella	63.—	65.—	2.—	270.—	216.—	54.—	27 000
Peugeot 403	63.—	65.—	2.—	270.—	216.—	54.—	27 000
Mercedes 180	72.50	74.60	2.10	324.—	260.—	64.—	30 400
Mercedes 180 D	32.—	40.—	8.—	324.—	260.—	64.—	8 000
Porsche 1500	63.—	64.80	1.80	270.—	216.—	54.—	30 000
Opel-Kapitän	75.50	78.—	2.50	450.—	360.—	90.—	36 000
Fiat 1900 A	75.50	78.—	2.50	342.—	274.—	68.—	27 200
Mercedes 220 a	91.—	93.50	2.50	396.—	317.—	79.—	31 600
BMW 501/V 8	105.—	108.—	3.—	468.—	375.—	93.—	31 000
Mercedes 300 b	105.—	108.—	3.—	540.—	432.—	108.—	36 000
Chevrolet V 8	105.—	108.—	3.—	792.—	634.—	158.—	52 600
Ford V 8	119.—	122.20	3.20	810.—	648.—	162.—	50 500
Oldsmobile V 8	133.—	136.50	3.50	970.—	777.—	193.—	55 000
Mercedes 300 S	112.—	115.—	3.—	540.—	432.—	108.—	36 000

HEPU-Umbausatz für VW

Im AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 12 vom 11. Juni 1955, brachten wir auf Seite 19 einen Artikel unter der Überschrift „Lieber kein alter 700 ccm-VW!" Die Firma Heinz Pollmann, Fahrzeug- und Motorenbau in Uffeln 332, Post Vlotho an der Weser, die den HEPU-Umbau-Reduziersatz für Volkswagen liefert, bittet uns um den Abdruck der folgenden Gegendarstellung:

In diesem Aufsatz sind eine Reihe sachlicher Unrichtigkeiten enthalten, durch die in dem Leser ein völlig falsches Bild über Art und Leistungen und damit den Wert des von uns hergestellten Umbau-Reduziersatzes erweckt wird.

1. Es ist unrichtig, daß bei dem Umbau-Reduziersatz „im wesentlichen einfach die Zylinder ausgebüchst und kleinere Kolben dazugegeben werden." Richtig ist vielmehr, daß in diesem Reduziersatz neue Zylinder enthalten sind sowie 1 Teller- und Kegelradsatz und 1 Satz Vergaserbestückung sowie ferner 1 Satz Leitbleche.
2. Die Fahrgeschwindigkeit des Wagens beträgt mit dem Umbau-Reduziersatz nach der üblichen Einlaufzeit im Durchschnitt auf Autobahnen 80 bis 90 Stundenkilometer.
3. Der Brennstoffverbrauch des Wagens mit eingebautem Reduziersatz beträgt auf der Landstraße und bei einer Besetzung mit 2 Personen 5—5½ Liter bei 65 Tachokilometer, auf Autobahnen ist der Brennstoffverbrauch noch weniger.
4. Der Umbausatz kostet nicht, wie von Ihnen angegeben, 350,— DM, sondern nur 345,— DM. Der Preis mit vollständiger Montage ist 395,— DM, hierauf werden die Altteile mit 41,— DM angerechnet, so daß vom Käufer 354,— DM aufzubringen sind, einschließlich vollständiger Montage.
5. Den besten Beweis für die Wirtschaftlichkeit des Umbaureduziersatzes liefern die seit Anlaufen der Produktion bei uns ständig ansteigenden Produktionsziffern. Daß durch den Umbausatz keine erhöhte Reparaturanfälligkeit des Motors eintritt, ist durch Erprobungen und in der Fahrpraxis einwandfrei festgestellt worden.
6. Eine Umdrehungszahl von 4000 U/min (maximal) ist keineswegs etwas Außergewöhnliches.
   Nach Ihrer Darstellung würden alle Wagen mit einer Umdrehungszahl von mehr als 4000 U/min keine Daseinsberechtigung mehr haben. Im übrigen wird der Wagen mit Umbausatz im normalen Fahrbetrieb mit einer Umdrehungszahl von 2500—3000 U/min gefahren.
7. Der Verkaufswert des Wagens wird durch den Umbausatz nicht niedriger, wie die Praxis ebenfalls bewiesen hat. Dieses würde auch jeder Lebenserfahrung widersprechen, da Kleinwagen bekanntlich besonders gesucht sind.
   Wir haben den Umbausatz bereits vor Einführung in den Handel wiederholt durch hervorragende Fachleute prüfen lassen. Stets mit bestem Erfolg.
   Wir sind auch bereit, dies weiterhin zu tun, insbesondere auch durch ein fachliches versiertes Mitglied Ihrer Redaktion.

Feigheit vor dem Feinde?

Eines möchte ich hier vorwegnehmen. Die Absage des Großen Preises von Deutschland auf dem Nürburgring und die Absagen einiger anderer motorsportlicher Veranstaltungen sind zum Teil damit motiviert worden, daß man sagte: Wir können nur in einer motorsport-freundlichen Atmosphäre solche Rennen abhalten, in einem guten Motorsportklima sozusagen, und wenn wir im Augenblick diese Rennen absagen, so tun wir dem Motorsport eher etwas Gutes damit.

Diese Ansicht halte ich nicht für richtig. Im Gegenteil. Je mehr solche Veranstaltungen abgesagt werden, desto mehr werden Behörden und Publikum sich sagen: Aha, an den ganzen Vorwürfen muß doch etwas dran sein . . . Das schlimme Ereignis von Le Mans ist offenbar doch kein unglücklicher Zufall, sondern könnte sich in ähnlicher Form morgen wieder ereignen. Je mehr Veranstaltungen abgesagt werden, desto ängstlicher wird man. Von allen technischen und wirtschaftlichen Beziehungen abgesehen, gilt es doch auch, dem Motorsport seine Popularität zu erhalten. Durch Absage von Rennen verliert aber der Sport an Popularität, und der verlorene Boden muß dann erst mühsam wieder aufgeholt werden.

Ich habe manchmal den Eindruck, daß viele verantwortliche Männer — im Motorsport ebenso wie in den Ministerien — angesichts der gräßlichen Pressekampagne nach Le Mans einfach die Nerven verloren haben und keine Verantwortung mehr übernehmen wollen. Leider findet man das in unserem Lande sehr häufig, es ist nichts Neues — wenn die Situation unangenehm wird und wenn es gilt, nicht nur eine Armbinde zur Schau zu tragen und eine Schirmherrschaft zu übernehmen, sondern wirkliche Verantwortung, dann zieht man sich zurück.

Vor mir liegt die Begründung, warum der AvD den Großen Preis abgesagt hat. Diese teilt sich in einen Hauptgrund und einen Nebengrund. Der Nebengrund lautet, man wolle, ebenso wie die Grand Prix-Veranstalter anderer Länder, erst einmal die ergänzenden Bestimmungen der FIA abwarten, die demnächst kommen würden. Ich frage mich, wieso man in Holland, in England, in Schweden und in Portugal Große Preise durchgeführt hat bzw. in diesen Tagen durchführt, ohne daß solche „ergänzenden Bestimmungen" schon vorliegen. Wer das Arbeitstempo der FIA kennt, weiß, daß es ohnehin lange dauern wird, bis solche Bestimmungen formuliert sind.

Nun aber zum Hauptgrund. Am 21. Juni hatte das Bundesministerium für Verkehr auf Grund des Le Mans-Unglückes angeordnet, daß alle Rennstrecken von der ONS für Wagenrennen neu abgenommen werden müssen, ehe weitere Rennen genehmigt werden.

Diese Maßnahme erschien durchaus verständlich. Daß überhaupt Rennstrecken von Zeit zu Zeit (auch ohne daß Unfälle passieren) von einer Fachkommission begutachtet werden, ob im Hinblick auf die fortschreitende Technik der Fahrzeuge auch die Sicherungsmaßnahmen noch ausreichen, ist ein Akt der Vernunft.

Eine solche Kommission wurde auch von der ONS eingesetzt und begutachtete den Nürburgring. Die Kommission bestand aus den Herren Döhmer und Heinemann. Ich erinnere mich noch deutlich, wie ich mich in Gegenwart von Ferry Porsche mit den beiden Sportpräsidenten unserer großen Automobilclubs, mit Jules Köther vom ADAC und Graf Sandizell vom AvD, in Le Mans unterhalten habe. Wir sprachen wenige Stunden nach dem schweren Unfall über die Frage, ob bei uns auf dem Nürburgring sich ähnliches ereignen könne und ob dieser Nürburgring für die Zuschauer eine sichere Strecke sei. Wir waren einmütig der Ansicht, daß es zwar keine „absolute Sicherheit" geben würde, aber nach menschlichem Ermessen sei der Nürburgring für die Zuschauer vermutlich die sicherste Rennstrecke, die es überhaupt in Europa gäbe, neben Zandvoort. Vor allem sei vor den Boxen die Straße vorbildlich breit, die Boxen selbst stünden genügend weit zurück, und entlang der einzigen Geraden, wo tatsächlich Geschwindigkeiten von 250 km/st und mehr gefahren werden (vor der Antoniusbuche), befänden sich praktisch gar keine Zuschauer.

So begaben sich also die Herren Döhmer und Heinemann auf den Nürburgring. Ich will vorausschicken, daß ich vor beiden Herren großen Respekt habe, vor Döhmer (AvD) als einem der „Väter des Nürburgrings" und vor Heinemann als einem der aktivsten ADAC-Gausportleiter, der seine bekannten „Hessenfahrten" immer wieder mit neuen Ideen würzt. Dieser Respekt hindert mich jedoch nicht daran, in aller Offenheit zu erklären, daß ich beide Herren für nicht befähigt halte, eine Rennstrecke für die heutigen Renn- und Sportwagen abzunehmen — mit anderen Worten also zu beurteilen, ob und wieweit Automobile mit 280 km/st Spitzengeschwindigkeit auf bestimmten Strecken sicher und auf anderen Strecken weniger sicher fahren können und dadurch eine Gefährdung herbeiführen. Ein solches Urteil kann nämlich nicht mehr vom grünen Tisch aus gefällt werden, sondern nur aus den Erfahrungen der Praxis. Es kann nur gefällt werden von einer Kommission, die mindestens zur Hälfte aus Aktiven besteht, und zwar solchen Aktiven, die aus persönlicher Rennerfahrung heraus wissen, was mit Automobilen von 5 Kilo pro PS Leistungsgewicht und weniger angestellt werden kann und was nicht. Einer solchen Kommission müßte ferner mindestens ein Ingenieur angehören, der sich intensiv mit den Problemen der Fahrmechanik heutiger Renn- und Rennsportwagen befaßt hat. Wenn Herr Döhmer und Herr Heinemann erklärt hätten: Es tut uns leid, wir übernehmen diese Aufgabe allein nicht, wir nehmen den Nürburgring nicht ab, ohne daß Experten aus der Praxis mit zugezogen werden, so hätte ihnen das niemand übelgenommen. Im Gegenteil, in diesem Blatt wäre ein Artikel erschienen, der von der Weisheit und Einsicht unserer ONS Mitglieder erzählt hätte. Wie die Sache jetzt ausgegangen ist, muß ich leider Negatives berichten.

Denn der Große Preis mußte deshalb abgesagt werden, weil die beiden Herren der ONS eine solche Vielzahl von weittragenden baulichen Änderungen für den Nürburgring verlangten, daß man diese unmöglich in so kurzer Zeit bewerkstelligen konnte. Bei unseren Behörden werden die beiden jetzt sicherlich „einen Stein im Brett" haben, denn das wollen ja viele rennsportfeindliche Beamte gerade hören: Auch die angeblich sicherste deutsche Strecke nicht mit gutem Gewissen für ein Rennen freizugeben... Und ich will auch gar nicht in Abrede stellen, daß Döhmer und Heinemann der ehrlichen Überzeugung waren, es müsse alles, was sie vorschlugen, zum Wohle der Zuschauer und der Fahrer geändert werden . . . Vom Standpunkt eines Mannes aus, der mittendrin steht im Rennsport, muß ich freilich sagen, daß der größte Teil dieser Döhmer-Heinemannschen Forderungen weit überspannt ist.

22,8 Kilometer ist der Nürburgring lang — die beiden Abnahme-Kommissare waren in ihrem Bericht erst bei km 9, und bis dahin kam es schon so dick mit Änderungsvorschlägen, daß hier schon der AvD die Sache abblasen mußte!

Von einem Vorbericht ganz zu schweigen, der sich über den ganzen Nürburgring erstreckte und noch massivere Forderungen enthielt. Ich würde es begrüßen, wenn diese Berichte der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, damit man sich auch anderswo ein Urteil bilden kann, ob solche Forderungen nicht tatsächlich überspannt sind. Wir kommen nämlich nach der Methode Döhmer-Heinemann allmählich zu Autorennen, die man nur noch als Zuschauer von der nächsten Sternwarte aus mit einem Spiegelteleskop verfolgen kann. Natürlich kann man Rennstrecken auch „absolut sicher" machen, indem man eben die Zuschauer 100 Meter von der Straße entfernt aufstellt, aber ich glaube, da hört dann die Diskussion auf.

Ich möchte einmal die Ansicht Neubauers und Ugolinis zu dem Döhmer-Heinemannschen Vorschlag hören, daß während eines Rennens kein Mensch hinter den Boxen entlanglaufen darf, daß es also nicht möglich ist, zu Fuß zum Fahrerlager zu kommen und nicht einmal möglich, von einer Boxe in die andere... Hier wird weiß Gott das Kind mit dem Bade ausgeschüttet.

Von dem Punkt „den ganzen Terrassenplatz für Zuschauer einfach sperren" mal ganz abgesehen. Und von den Strohballen auf der Geraden vor der Antoniusbuche, und von... aber lassen wir die Details, ich glaube, man versteht mich.

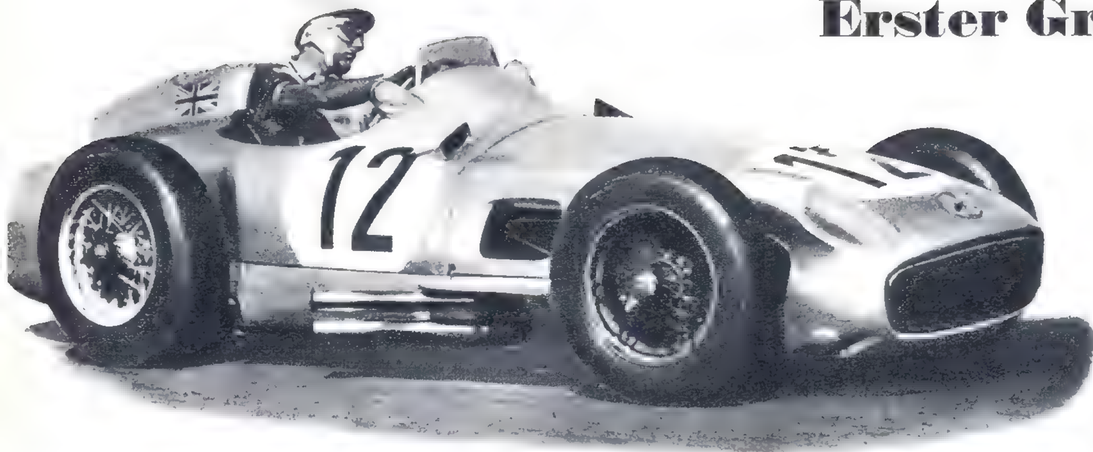
Es ist erfreulich, daß der ADAC trotz der Absage des 1000-km-Rennens als Ersatzlösung (es ist nicht die schlechteste!) das 500-km-Rennen gefunden hat, das für Gran Turismo- und Rennsportwagen bis 1600 bzw. 1500 ccm am 28. August zum Austrag kommt. Es ist ebenso erfreulich, daß der AvD eine ähnliche Veranstaltung auf der Avus geplant hat (20 bzw. 30 Runden jeweils), wobei man durchblicken ließ, daß man bei Schwierigkeiten auf der Avus (was mir für die Berliner leid täte) Ende September eventuell doch noch auf den Nürburgring ginge, zu einem nachgeholten Großen Preis. (Ebenso soll die Rallye Wiesbaden nachgeholt werden). Auf diese Weise kommen wir wenigstens noch zu einigen Meisterschaftsläufen.

Bezüglich des Publikums soll man nicht allzu ängstlich sein, speziell bei Wagen, die im Augenblick wesentlich höher „im Kurs" stehen als Motorräder, trotz Le Mans. Das Demoskopische Institut in Allensbach, das bekanntlich sehr genaue Meinungsforschung treibt und sich bei seinen Ergebnissen nur um Bruchteile von Prozenten zu irren pflegt, hat soeben folgendes festgestellt: 96 Prozent unserer gesamten Bevölkerung haben von dem Unglück in Le Mans etwas erfahren. Das ist eine enorm hohe Quote, die höchste, die das Institut jemals bei einem Ereignis feststellen konnte. Acht Wochen nach Ausbruch des Korea-Kriegs wußten z. B. erst 92 Prozent davon! Kein Wunder übrigens, daß Le Mans so „populär" wurde — über die Berichte in den Illustrierten und ähnlichen Blättern habe ich meine Meinung schon das letzte Mal geäußert.

Trotz dieser „Meinungsmache" durch die Greuelberichte sind aber 52 Prozent der Bevölkerung dafür, daß auch weiterhin Autorennen stattfinden sollen, 38 Prozent sind dagegen, für 10 Prozent ist es völlig gleichgültig, die haben gar keine Meinung dazu. Wenn Sie bedenken, daß die befragten Leute größtenteils keine Autobesitzer sind und nur eine ganz geringe Ahnung von den Grundlagen des Automobilsports haben, scheint mir dieses Ergebnis nicht unerfreulich.

Kein Zweifel, das Unglück von Le Mans hat dem Automobilsport einige Schwierigkeiten und viele Anfeindungen eingetragen. Um so mehr gilt es, ruhig und sachlich zu bleiben und den eigenen Standpunkt mit Umsicht zu verteidigen. Alles andere wäre Feigheit vor dem Feinde.

Richard von Frankenberg



Erster Grand Prix-Sieg von MOSS

Starr wie Statuen standen die Rotfräcke vor dem Buckingham - Palast. Ihre hohen Fellmützen ließen sie unnatürlich groß erscheinen. Sie blieben unbeeindruckt von dem Strom der Automobile, der sich an der steinernen Fassade vorbeiwälzte, die sie zu bewachen haben. Selbst vor der Technik machen die konventionellen Formen des englischen Lebens nicht halt, denn auch die Karosserien der Automobile sind vielfach eckig und wuchtig, wie die viele Jahrhunderte alten Gebäude. Man vermißt die Phantasie und das Temperament der Südländer nicht nur in der Technik, sondern auch im Verkehr. Der Engländer fährt relativ langsam, aber unerhört diszipliniert und rücksichtsvoll. Trotzdem fließt der Verkehr, denn das Zeichengeben ist weit verbreitet und man signalisiert dem Hintermann prompt, wenn vorne ein Hindernis auftaucht, man abbiegen will oder der Weg zum Überholen frei ist.

Nach den für den Automobilsport so kritischen Wochen auf dem Kontinent, die besonders in Deutschland viel Aufregung und noch mehr unsachliche Kommentare gebracht hatten, waren wir natürlich gespannt auf das, was uns in England erwartete. Nun, der Engländer liebt es nicht, seine Gefühle zu zeigen. Der Mann von der Straße fühlte sich nicht ermächtigt, eine Sache zu verurteilen, über deren Sinn oder Unsinn er sich bis dato noch keine Gedanken gemacht hat. War es in Deutschland gerade ein Teil der Presse, der versuchte, den Automobilsport als ein von verantwortungslosen Kreisen inszeniertes sensationelles Schauspiel hinzustellen, so finanzierte eine führende englische Zeitung, nämlich der Daily Telegraph, den britischen Großen Preis für Rennwagen.

Noch nie hatte im Norden Englands ein Grand Prix stattgefunden. Der Royal Automobile Club verlegte deshalb in diesem Jahr das Rennen nach Liverpool. Dort befindet sich im Vorort Aintree ein Pacours für Springkonkurrenzen, auf dem alljährlich eines der berühmtesten und schwierigsten Pferderennen der Welt durchgeführt wird, das Grand National. Es wurde 1839 erstmals als das „The Grand National Liverpool Steeplechase" ausgetragen. Nun, diese Pferderennbahn gehört einer sehr bemittelten englischen Dame, der Mrs. Mirabel Thopham. Mrs. Thopham entschloß sich im vergangenen Jahr, aus Zufahrtstraßen, die an der Bahn entlangführen, eine Automobilrennstrecke zu bauen. 100 000 Pfund Sterling (1,17 Mill. DM) kostete das Vorhaben, und der neue Auto Race Course von Aintree wurde schon im Mai 1954 mit einem Rennen eröffnet. Die Rennstrecke ist 4,828 km lang und folgt genau dem Parcours des Grand National. Mit fünf engen und vier schnellen Kurven, die durch mehr oder weniger lange Geraden verbunden werden, dürfte sie keine allzu großen fahrerischen Anforderungen stellen und ist einfacher als Silverstone. Von den Mitgliedern der Mercedes-Benz-Rennmannschaft war Moss der einzige, der sie kannte. Er hatte im ersten Rennen mit seinem 2,5-Liter Maserati den absoluten Rundenrekord aufgestellt, der bei 2:00,6 Minuten lag. Moss stellte am zweiten Tag mit 2:00:4 eine neue Bestzeit auf. Fangio blieb mit 2:00:6 Minuten der Zweitschnellste. Man hatte jedoch den Eindruck, daß der Argentinier nicht mit gewohnter Bravour fuhr. Übrigens waren bei den Wagen von Moss und Fangio auf eigenen Wunsch der Fahrer der zweite und der dritte Gang unterschiedlich übersetzt worden, während der vierte und fünfte bei beiden Fahrzeugen gleich blieb. Die Mercedes-Benz-Rennwagen wurden nach Aussagen von Direktor Uhlenhaut seit Zandvoort nicht mehr verändert. Sie sollen jetzt bei einem Gewicht von etwas über 650 kg mehr als 290 PS abgeben. Das der Ferrari liegt nur wenige Kilogramm darunter, die Leistung dürfte allerdings 270 PS kaum erreichen. Von der Konkurrenz gelang es nur Jean Behra, den Maserati in 2:01:4 um den Kurs zu bringen. Der Sechszylinder aus dem kleinen Werk des Grafen Orsi ist noch stärker geworden und jetzt den Ferrari klar überlegen. Von den vier Werkswagen der Officine Alfieri Maserati hatte nur der von Mieres das neue Fünfganggetriebe. Im Rennen zeigte sich jedoch, daß der Motor jetzt nicht mehr hält, wenn er voll ausgefahren wird, wie das bei Behra der Fall war.

Kling drehte mit 2:02 die viertschnellste, Taruffi mit 2:03 die fünftschnellste Runde. Der Italiener riskierte nichts, sondern fuhr gleichmäßig und zuverlässig. Die nächsten Plätze im Training belegten Mieres (Maserati), dann überraschenderweise Schell auf Vanwall vor Simon (Maserati) und Musso (Maserati). Anschließend konnte sich Eugenio Castellotti als schnellster Ferrari-Fahrer einstufen, während seine Stallkameraden Hawthorn und Trintignant noch Manzon auf Gordini den Vorrang lassen mußten, der nur Bruchteile von Sekunden langsamer war als Castellotti, der bestimmt fahren kann. Ferrari setzte nicht die Supersqualo- oder Squalo-Typen ein, sondern den bewährten Hecktankwagen. Warum sind nun die Ferrari, was die Leistung betrifft, so weit zurückgefallen? Nun, dieser Absturz ist der sichtbare Ausdruck einer Krise, die sich in den letzten Wochen im Hause Ferrari abspielte und schließlich den Automobil Club von Italien auf den Plan rief. Ferrari fehlten die notwendigen finanziellen Mittel, um seine Wagen weiterentwickeln zu können. Lampredi blieben deshalb nur geringfügige Verbesserungen übrig, die natürlich bei weitem nicht die erforderliche Leistung brachten. Diese Tragödie ist inzwischen so weit gediehen, daß die Maserati den Ferrari einfach davonlaufen. Was nun die jetzt gestartete Hilfsaktion angeht, so entspricht sie — wir mir Lampredi und Ugolini bestätigten — den Tatsachen. Der englische Vierzylinder-Vanwall mit Benzineinspritzung ist jetzt dem Ferrari ebenbürtig, vielleicht sogar etwas schneller. Tony Vandervell hat sich Schell geholt, der sich ausgezeichnet hielt, schneller war als Castellotti, obwohl er fahrerisch nicht der Klasse des jungen Italieners entsprechen dürfte. Hawthorn scheint deshalb im Augenblick vom Regen in die Traufe gekommen zu sein, nachdem er Vandervell nach Monte Carlo verließ und wieder zu Ferrari zurückkehrte. Überrascht hat eigentlich auch Tony Rolt mit dem offenen Typ des neuen Connaught, der mit einem Vierzylinder-Alta-Motor mit indirekter Hilborn-Benzineinspritzung ausgerüstet ist. Der Wagen mit der offenen Karosserie liegt mit dem Gewicht erheblich unter dem der Stromlinier, wobei natürlich Rolt auch fahrerisch mindestens zwei Klassen vor seinen Markengefährten McAlpine, Marr und Fairman rangiert.

Gordini, der mit dem alten Modell erschienen war, erklärte uns, daß der neue Achtzylinder fertig sei und bereits Probefahrten absolviert habe. Mieres, der ihn in Paris fuhr, äußerte sich besonders anerkennend über seine Straßenlage. Gordini will den Wagen erstmals auf einer schnellen Piste, also in Monza, einsetzen. Macklin fuhr den Maserati von Stirling Moss, den Stirling für 40 Pfund Sterling hatte grau spritzen lassen, da ihm die grüne und rote Farbe bisher kein Glück gebracht hatte. Die Kommissare verlangten jedoch von ihm, daß er dem Reglement entsprechend wenigstens die Schnauze wieder grün pinseln lasse. Der Engländer hofft auch im nächsten Jahr für Mercedes fahren zu können, seinen Maserati will er verkaufen, da ihm der Grand Prix-Sport auf privater Basis betrieben, finanziell nicht mehr tragbar erscheint. Zwei weitere Maserati wurden von Collins und Gould gesteuert. Den Schluß des mit 25 Wagen sehr starken Feldes bildete ein Cooper, der einen auf 2,2 Liter aufgebohrten Bristol-Sechszylinder als Antriebsaggregat hatte und mit einer Vollstromlinien-Karosserie versehen war, die allerdings am Heck, allen aerodynamischen Gesetzen zum Trotz, abrupt abbrach.

Noch wenige Tage vor dem Rennen waren Stimmen laut geworden, die seine Durchführung für bedenklich hielten. Doch zeigten die Veranstalter so viel Verantwortungsfreude und Rückgrat, trotzdem den britischen Grand Prix zu veranstalten.

Juan Manuel Fangio übernahm sofort nach dem Start die Spitze, dicht gefolgt von Moss. In der Reihenfolge Fangio — Moss — Kling — Taruffi — Behra beendete das Feld die erste Runde. Die beiden Spitzenreiter legten ein sehr scharfes Tempo vor, und nur Behra gelang es, einigermaßen mitzuhalten. Er hatte sich schon in der dritten Runde an Taruffi und Kling vorbei auf den dritten Platz vorgearbeitet. In der dritten Runde überholte dann Moss Fangio, und die beiden Mercedes-Fahrer vergrößerten ihren Abstand zu Behra immer mehr. Der Franzose setzte in scharfer Fahrt nach, mußte aber in der 10. von 90 zu fahrenden Runden aussteigen. Und zwar, wie er mir später sagte, wegen Kupplungsdefekt und Bruch einer Ölleitung. Damit war der einzige Konkurrent aus dem Rennen, der sich noch gut vor Kling und Taruffi behaupten konnte.

In der 11. Runde mußte Taruffi den immer wieder angreifenden Musso passieren lassen. Jedoch schien sich der 48jährige Italiener auf keinen Kampf einzulassen. In der 12. Runde

wurde bereits Castellotti von den klar überlegenen Mercedes-Piloten Moss und Fangio überrundet. Wenig später — in der 17. Runde — ging er allerdings an die Boxen und gab wegen Schadens an den Lenkungsorganen auf. Moss und Fangio vergrößerten ihren Vorsprung vor Kling in jeder Runde um drei bis vier Sekunden. In der 18. Runde überholte dann Fangio seinen Stallkameraden Moss, um ihm jedoch schon zwei Runden später wieder die Spitze, diesmal für endgültig, zu überlassen. Kling behielt mit über 40 Sekunden Abstand, hartnäckig verfolgt von Mieres, seinen dritten Platz. Wenn Mieres auch in den Kurven immer wieder an Kling herankam, so war der Mercedes doch im Abzug schneller. Offensichtlich ließ sich jedoch der Stuttgarter auf keinen Kampf ein, sondern fuhr ein gleichmäßiges Rennen, um alle Eventualfälle auszuschließen. Er konnte dann auch seinen Abstand zu Mieres vergrößern, der seinem Motor zu viel zugemutet hatte und in der 44. Runde ausschied. Hawthorn versuchte immer wieder unter restlosem Einsatz seines fahrerischen Könnens für Ferrari einen Ehrenplatz zu retten, kam jedoch nie über eine Position im Mittelfeld hinaus und mußte schließlich auch noch Schell weichen, der sich sehr gut hielt. Hawthorn übergab dann in der 44. Runde seinen Wagen an Castellotti. Taruffi hatte sich inzwischen seinen vierten Platz zurückerobert, und die vier Mercedes zogen jetzt souverän ihre Runden. Moss lag mit etwa sechs Sekunden vor Fangio. Neubauer zeigte nun seinen Spitzenreitern „regulare" — gleichmäßig, und damit waren auf den vorderen Plätzen die Positionen bezogen. Mehr als die Hälfte der gestarteten Wagen war bereits ausgeschieden. Moss und Fangio hatten mit Ausnahme von Kling das gesamte Feld überrundet. Taruffi schloß sich nun an Fangio an, hielt längere Zeit das Tempo, fiel aber dann wieder etwas zurück. Trintignant fuhr, genau wie in Monte Carlo, ein gleichmäßiges Rennen, wurde aber nach einem schönen Zweikampf mit Castellotti, der etwas Farbe in das nun monotone Rennen brachte, von diesem überholt. Schell, der wegen einer undichten Bremsleitung aufgegeben hatte, ging auf dem Wagen seines Stallkameraden Wharton weit zurückliegend wieder ins Rennen, nachdem an Whartons Wagen eine gebrochene Kühlstoffleitung ausgewechselt worden war. Fangio drückte in der letzten Runde noch einmal auf die Tube und schob sich neben Moss, der seinen Mercedes mit knappem Abstand vor Fangio über die Ziellinie steuerte und damit den ersten Grand Prix seines Lebens gewann. Er war nachher nicht zu stolz, zu erwähnen, daß er Fangio für den besten Rennfahrer der Welt halte. Einige englische Zeitungen bemerkten in der Überschrift ihrer Grand Prix-Reportage: Moss siegte, aber Fangio half ihm dabei. Nur neun Wagen überstanden das scharfe Rennen.

Die Mercedes-Benz sind heute rein leistungsmäßig allen anderen Konkurrenten überlegen, mit Fahrern wie Fangio und Moss dürfte keine der beteiligten Firmen mehr in der Lage sein, ihnen ihre beherrschende Stellung streitig zu machen.

Überaus glücklich war Karl Kling, der jetzt endlich seine Pechsträhne überwunden zu haben scheint und mit seinem dritten Platz vollauf zufrieden sein kann. Als die Offiziellen den Sieger Moss begrüßten, spielte man nicht die englische, sondern die deutsche Nationalhymne. Eine nette Geste einer deutschen Firma gegenüber, die es ermöglichte, daß in der Geschichte des britischen Grand Prix zum erstenmal ein britischer Fahrer den Sieg davontrug. *Gümo*

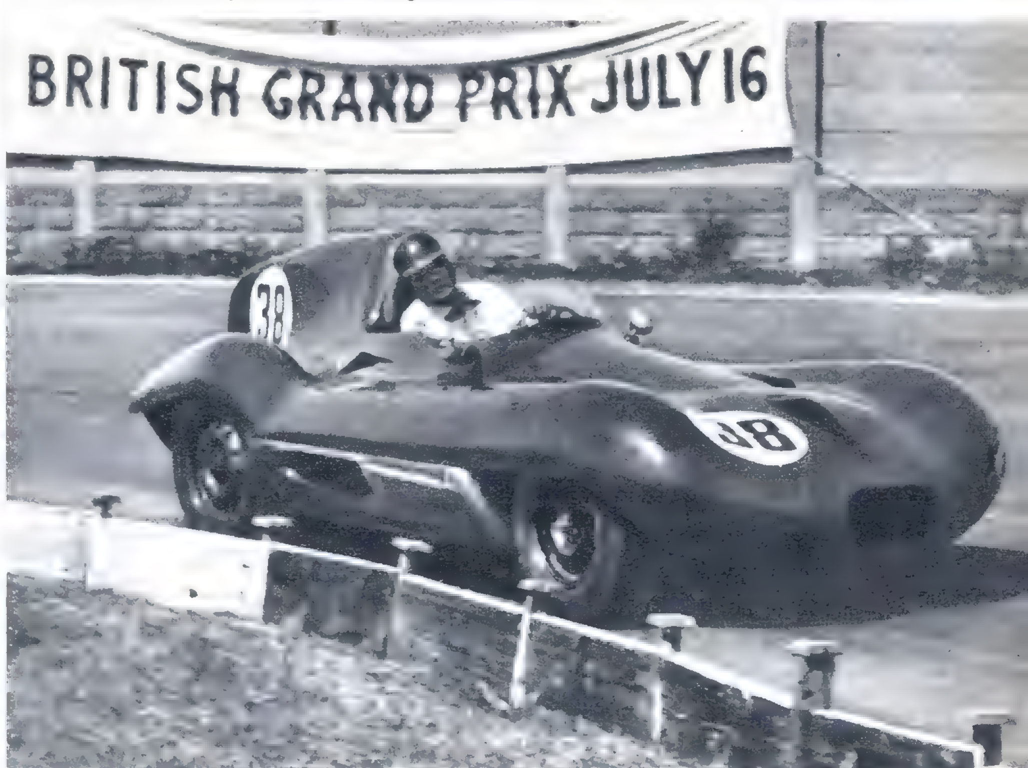
Ergebnisse:

1. Moss (England) Mercedes-Benz, 434,52 km in 3:07:21,2 = 139,33 km/st; 2. Fangio (Argentinien) Mercedes-Benz, 3:07:21,4 = 139,33 km/st; 3. Kling (Deutschland) Mercedes-Benz, 3:08:33; 4. Taruffi (Italien) Mercedes-Benz, 1 Runde zurück; 5. Musso (Italien) Maserati, 1 Runde zurück; 6. Hawthorn/Castellotti (Engl./Ital.) Ferrari, 3 Runden zurück. – Schnellste Runde: Moss (Mercedes-Benz) in 2:04 = 144,32 km/st.

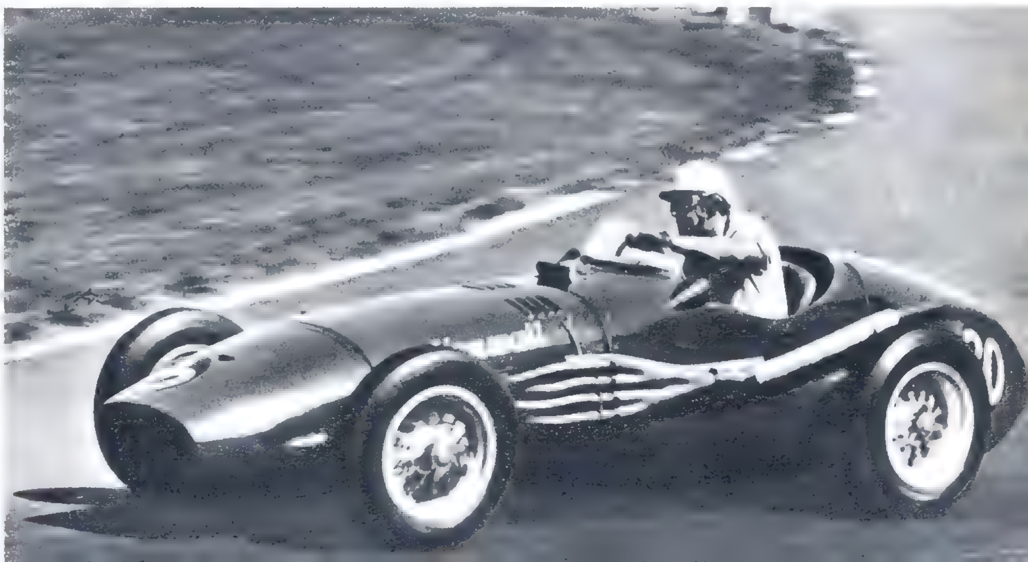


Das Feld in der ersten Runde. Fangio und Moss haben sich schon von Behra abgesetzt, dem Kling, Taruffi und Musso folgen.

Der neue stromlinienförmig verkleidete Connaught startete in Aintree erstmals bei einem Grand Prix.



Ausgezeichnet schlug sich Harry Schell, den wir hier mit dem Vanwall in der Tatts-Kurve sehen. Schell konnte sogar an Hawthorn vorbeigehen, fiel aber dann aus. Fotos: (4) Molter



Ein Schuß aus Wolfsburg

Das Volkswagenwerk übergab der Presse als Information die Auffassung seines Generaldirektors vom Auto-Rennsport.. Hier ist sie:

Die Behauptung, Rennen dienten dem Fortschritt des Automobilbaues, trifft ganz einfach nicht zu. Automobilrennen dienen der Schaulust, dem Nervenkitzel, der Reklame und dem sportlichen Wettkampf, und immer spielt das Geld eine große Rolle, das investierte und das verdiente.

Es gibt in der ganzen Welt nur noch eine einzige große Automobilfabrik, die sich an den in der Pionierzeit des Automobils interessanten und den technischen Fortschritt fördernd gewesenen Rennen beteiligt. Alle anderen haben das längst aufgegeben, weil nichts dabei zu lernen und weil der ganze Sinn mehr als fragwürdig geworden ist. Sonst beteiligen sich an Rennen nur kleine und kleinste Unternehmen, überwiegend Spezialfirmen, die dem Bastlertum näher stehen als einer modernen Produktion. Es wäre doch sehr merkwürdig, wenn die Automobilindustrie der ganzen Welt mit einer einzigen Ausnahme sich die Entwicklungsmöglichkeit von Rennbeteiligungen entgehen ließe, wenn es solche wirklich gäbe.

Man wird aber nicht gut behaupten können, daß die nicht an Rennen beteiligten Automobilfirmen rückständig wären. Sie sind es keineswegs, sie gewinnen ihre Versuchsergebnisse auf unendlich viel konsequentere und wissenschaftlich einwandfreiere Art als bei der ganz einseitigen und dem täglichen Fahrbetrieb völlig fremden Beanspruchung bei Rennen. Rennwagen sind Spezialfahrzeuge für Spezialzwecke, Serienwagen sind ein ganz anderes Gebiet, und die hier mit Recht geschätzten Merkmale eines guten Automobils, Lebensdauer, Rentabilität, Zuverlässigkeit über 100 000 km hinaus werden nicht auf Rennbahnen gezüchtet — dafür hat man unvergleichlich viel zuverlässigere Wege, die zwar keinen Nervenkitzel enthalten, aber dafür auch keine Menschenleben gefährden.

Prof. Dr.-Ing. E. h. Heinz Nordhoff

Es ist schwer zu begreifen, was Prof. Nordhoff zu seiner Stellungnahme veranlaßt hat. Er setzt sich mit ihr über zwei Argumente hinweg, die der Generaldirektor des Volkswagenwerks nicht hätte übersehen dürfen. Zum einen ist der VW, von dem in den nächsten Wochen das millionste Exemplar produziert werden wird, vor rund 20 Jahren von Prof. Porsche in direkter Ableitung seiner Erfahrungen aus dem Rennwagenbau konzipiert und konstruiert worden. Wenn er — im Prinzip unverändert — noch heute nicht veraltet ist, dann vor allem deshalb, weil ein Rennwagen-Konstrukteur mit ihm seiner Zeit weit voraus war. Zum anderen sind die Rennerfolge jener von Prof. Nordhoff ziemlich abschätzend apostrophierten großen Automobilfabrik Leistungsbeweise, die auf den Exportmärkten der Welt der gesamten deutschen Industrie zugute kommen, nicht zuletzt dem Export des Volkswagens.

Natürlich trifft die überspitzte Darstellung nicht zu, daß die Automobilindustrie der ganzen Welt mit einer einzigen Ausnahme sich vom Rennen fernhielte. In England bestreitet die große David Brown-Group mit ihren Firmen Aston Martin und Lagonda Rennen, die noch größere British Motor Corporation hat sich nach längerer Pause mit ihren neuen MG wieder offiziell im Rennsport eingeschaltet, in Frankreich ist die ebenso ehrwürdige wie große Firma Panhard dabei, Alfa Romeo in Italien arbeitet seit zwei Jahren an Rennwagen, und auch die dem Rennsport so aufgeschlossenen Firmen Jaguar und Porsche wird Prof. Nordhoff ja wohl kaum als Bastelbetriebe deklarieren wollen. Daß gerade in den letzten zwei Wochen Fiat als größte Automobilfabrik Europas sich bereit erklärt hat, auf die Dauer von fünf Jahren dem Rennwagen-Unternehmen Ferrari einen jährlichen Zuschuß von 350 000 DM zu gewähren, während Lancia ihm seine Rennwagen zur Verfügung stellte, dürfte ebenfalls schlecht in Prof. Nordhoffs Konzeption passen.

Wenn man weiß, daß der Mammutkonzern General Motors, an dem gemessen das Volkswagenwerk nur eine sehr bescheidene Autofabrik ist, die erfolgreichen europäischen Sportwagen durchweg über Zehntausende von Kilometern geprüft und in allen Einzelheiten studiert hat, und wenn man weiterhin weiß, daß der offenbar so sportfeindliche Prof. Nordhoff nach einem Porsche und einem Lancia Gran Turismo nunmehr einen Alfa Romeo Super Sprint fährt — sämtlich Fahrzeuge, in denen die Erfahrungen unzähliger Renn-Kilometer stecken, aus denen angeblich nichts zu lernen sei, — dann nimmt man seine Stellungnahme als das, was sie ist: einen Propaganda-Schuß. Aber warum damit auf andere zielen?

Redaktion

Runde um Runde

Die von uns angekündigten Veränderungen im Rennstall Enzo Ferraris scheinen nun Wirklichkeit zu werden. Der Commendatore selbst äußert sich der Öffentlichkeit gegenüber zwar noch sehr zurückhaltend, nach italienischen Meldungen aber soll die Übergabe von mehreren Lancia-Rennwagen mit dem zu einer Rennabteilung gehörenden Zubehör tatsächlich stattfinden. Die mit der Vergrößerung eines Rennstalles verbundenen höheren Unkosten sollen von Fiat in Form von jährlichen finanziellen Zuwendungen in Höhe von etwa 350 000 DM an Ferrari übernommen werden. Ferrari würde dadurch in die Lage versetzt, mit größeren Aussichten auf Erfolg gegen die ausländische Konkurrenz anzutreten. In Italien ist man sich des Propagandawertes von Rennsiegen für die Automobilindustrie und der mit ihr zusammenhängenden Firmen durchaus bewußt. Der Vermittler des Abkommens Ferrari–Lancia–Fiat ist anscheinend der italienische Automobil-Club, der auch diese Lösung angeregt hat, von Ferrari selbst scheint sie nicht auszugehen.

*

Die neue Monzabahn wird am 11. September mit dem Großen Preis von Italien für Rennwagen der Formel 1 eingeweiht. Die im Laufe dieses Sommers erstellte Bahn soll nach italienischen Angaben das schnellste Rennen der Welt ermöglichen und in ihrer Anlage das Modernste darstellen, was es heute gibt. Was die Zuschauer angeht, so wurde für ihre absolute Sicherheit Sorge getragen, so daß Rennunfälle irgendwelcher Art, bei denen das Publikum in Mitleidenschaft gezogen wird, nach menschlichem Ermessen unmöglich sind.

*

Zu den von Mercedes-Benz auf dem Nürburgring vorgesehenen Versuchsfahrten mit Graf Trips, dem Belgier Gendebien und Piero Taruffi kam es nicht, da der Ring noch nicht nach den neuen Sicherheitsbestimmungen überprüft war. Es ist nun ein späterer Renneinsatz des Nachwuchsfahrers Graf Trips vorgesehen. Taruffi steuerte dagegen schon beim Großen Preis von England in Aintree einen Mercedes-Benz-Rennwagen und wird eventuell für die restliche Saison einen Vertrag erhalten. Hans Herrmann wurde inzwischen aus der Münchner Universitätsklinik nach Stuttgart entlassen. Er befindet sich in seinem Stuttgarter Heim und kann sich bereits an Stöcken selbst fortbewegen. Herrmann muß sich noch einer längeren ambulanten Behandlung unterziehen, und die Ärzte rechnen mit einer weiteren Rennpause von etwa zehn Wochen. Er wird also – falls seine Ausheilung ohne Komplikationen verläuft – doch noch in diesem Jahr zum Einsatz kommen und sicher wieder bei der Carrera Panamericana Mexico dabei sein, die diesmal vom 2. bis 5. Dezember veranstaltet wird. Mittelamerikas berühmtes Langstreckenrennen rollt – wie schon von uns gemeldet – in diesem Jahr nicht mehr in acht, sondern nur in drei oder vier Etappen ab.

*

Nachdem beim Rennen auf der Halle-Saale-Schleife die EMW-Rennsportwagen wiederum die privaten Porsche-Spyder, diesmal von Kretschmann und Trenkel gefahren, distanzierten, erwägt man bei Porsche, zwei Werkswagen mit Polensky und von Frankenberg zum Großen Preis in Hohenstein-Ernstthal am 14. August zu schicken. Bekanntlich ist bei ostzonalen Rennsportwagen-Läufen die Wahl des Kraftstoffs frei, so daß die EMW mit Alkoholmotoren starten, während die privat gemeldeten Porsche-Spyder bislang mit normal verdichteten Motoren fuhren.

*

Der durch seine vielen Erfolge auf Lancia auch in Deutschland bekanntgewordene italienische Sportwagenfahrer Piero Valenzano, ein Neffe des Marschalls Badoglio, verunglückte mit einem 2 Liter-Maserati tödlich bei der Dolomiten-Rundfahrt.

*

Um den Fahrern nach dem Ausfall des 1000-km-Rennens weitere Startmöglichkeiten zu geben, wird die Daimler-Benz AG. sehr wahrscheinlich bei der am 17. September auf der Dundrod-Rundstrecke bei der nordirischen Stadt Belfast stattfindenden Tourist Trophy für Sportwagen teilnehmen, die als Wertungslauf für die Sportwagenweltmeisterschaft zählt. Voraussichtlich werden Fangio und Moss mit dem Mercedes-Benz 300 SLR an den Start gehen. Am Wochenende darauf soll das Avus-Rennen um den Großen Preis von Berlin stattfinden, das in diesem Jahr für Sportwagen ausgeschrieben ist. Inzwischen erwägt man aber, auch dieses Rennen abzusagen, nachdem Bundesverkehrsminister Seebohm beanstandet haben soll, daß zu wenig Raum zwischen Rennstrecke und Zuschauer vorhanden sei. Die Daimler-Benz AG. beabsichtigt, auch beim Avusrennen anzutreten.

*

Der von Wilhelm Herz im April 1951 auf dem Autobahnabschnitt Freimann bei München mit 290 km/st aufgestellte absolute Geschwindigkeitsweltrekord für Motorräder wurde jetzt von dem Neuseeländer Rusell Wright auf 297,2 km/st für den Kilometer mit fliegendem Start verbessert. Wright fuhr eine verkleidete englische 1000 ccm Vincent Black Lightning, Herz steuerte 1951 eine 500 ccm NSU-Zweizylinder, die ebenfalls mit einer Stromlinienverkleidung versehen war. Herz erklärte, nachdem er von der neuen Weltbestleistung Kenntnis erhielt, daß er jederzeit bereit sei, einen erneuten Angriff auf den Rekord zu starten. Bei NSU hatte die Malerabteilung Überstunden, da von den Fabrikwagen die Beschriftung: „NSU – schnellstes Motorrad der Welt" zu entfernen war. Seinen eigenen Geschwindigkeitsrekord für Motorräder mit Seitenwagen verbesserte ebenfalls auf der Rekordstrecke von Swanoa in Neuseeland Robert Burns. Er erreichte mit derselben Vincent Black Lightning, an die lediglich ein Seitenwagen montiert wurde, 259,1 km/st für den fliegenden Kilometer.

*

Beim Motorrad-Weltmeisterschaftslauf um den Großen Preis von Belgien in Spa-Francorchamps siegten die Weltmeister Noll/Cron auf BMW beim Rennen für Seitenwagenmaschinen bis 500 ccm mit 154,62 km/st, jedoch ist es noch fraglich, ob dieser Lauf gewertet werden kann, da das Rennen irrtümlicherweise eine Runde zu früh abgewinkt wurde. Die 350 ccm-Klasse gewann der Engländer Bill Lomas auf Moto Guzzi mit 170,07 km/st vor dem Deutschen Hobl auf DKW, der auf 169,30 km/st kam. Sieger der Halbliterklasse wurde der Italiener Colnago auf Gilera mit 179,02 km/st. Geoffrey Duke auf Gilera fiel aus, nachdem er mit 184,37 km/st einen neuen Rundenrekord aufgestellt hatte.

*

Zu Ehren von Alberto Ascari soll ein Denkmal erstellt werden. Von seinen italienischen Sportfreunden wurden bereits mehr als 150 000 DM dafür gesammelt . . . Eugenio Castellotti gewann auf einem 2-Liter-Ferrari mit 97,73 km/st das Bergrennen Bolzano–Mendola. Sieger der Gran Turismo-Klasse bis 1300 ccm wurde der deutsche Porsche-Fahrer Strähle, der die 24,5 km lange Strecke mit einem Durchschnitt von 82,83 km/st bewältigte . . . Mit 89,7 km/st beendete der Belgier Gendebien auf Mercedes-Benz 300 SL das Dolomiten-Rennen als Sieger . . . Brieflich beschwerte sich der schwedische Rennfahrer Nils Loström bei dem Innenminister seines Landes über den Start der Mercedes-Benz 300 SLR auf der Rundstrecke von Kristianstad, die er als zu schnell für diese Strecke und damit gefährlich für das Publikum hält. Neubauer nahm die Strecke bereits in Augenschein und ist der Meinung, daß die Sicherheitsvorkehrungen keinen Anlaß zur Besorgnis gäben . . . Die Verletzten der Katastrophe von Le Mans und die Hinterbliebenen der Todesopfer werden von der französischen Versicherungsgesellschaft Mutuelle General de France entschädigt, gab der Präsident der Gesellschaft, Monsieur Lelievre, bekannt. Er ist zugleich Präsident des Automobil-Club de l'Ouest, der das Rennen veranstaltet . . . Das Defizit beim Großen Preis von Deutschland für Motorräder soll von der Nürburgring GmbH getragen werden, die nach dem Ausfall der beiden Großveranstaltungen vom A.v.D. und ADAC in diesem Jahr keine Ausgleichmöglichkeit mehr hat . . . Falls die französische Regierung den Großen Preis von Frankreich genehmigt, soll er am 25. September auf der Rundstrecke Reims-Gueux durchgeführt werden . . . Fangio und Moss verbrachten nach Zandvoort einen längeren Urlaub an der französischen Riviera. Fangio wurde von Moss im Wasserskisport unterrichtet, den der junge Engländer glänzend beherrscht . . . Der Indianapolis-Sieger Bob Sweikert kassierte 76 138,63 Dollar an Geldpreisen, den Schrittmacherwagen, einen 1000-Dollar-Gutschein von einem Herrenausstattungsgeschäft, eine Waschmaschine, einen Jahresgutschein für freie Mahlzeiten in einem Restaurant, einen Brillantring und weitere „Kleinigkeiten" . . . Über 100 Meldungen gingen für die rund 17 000 km lange Australien-Rundfahrt ein . . . Gümo

Bosch im Dienste der Verkehrssicherheit

Neben menschlicher Unzulänglichkeit ist oft mangelnde Fahrsicherheit der Fahrzeuge ein Faktor der Verkehrsgefährdung, wobei z. B. nur an falsche Scheinwerfereinstellung gedacht sei. Es ist klar, daß ein tadellos intaktes Fahrzeug von vornherein bessere Voraussetzungen für die Sicherheit der Fahrgäste und der anderen Verkehrsteilnehmer bietet. Das betrifft ebenso die Beleuchtung und Bremsen wie Vorderradeinstellung, Lenkung oder Bereifung. Diese Forderung ist nicht nur ein Gebot der Sicherheit, sondern zugleich bei näherer Überlegung ein Gebot der Wirtschaftlichkeit, denn ein funktionell einwandfreies Fahrzeug wird hohe Lebensdauer und niedrige Unkosten garantieren. Die im Rahmen der regelmäßigen Inspektion durchgeführten Arbeiten sind unter diesem Blickwinkel eine gute Kapitalanlage.

Was die Erzeugnisse der Robert Bosch GmbH. angeht, so garantierten die Bosch-Dienste bzw. im Ausland die Bosch-Service für fachmännische Beratung, wobei eine große Zahl von entsprechenden Prüfgeräten dafür sorgt, die Kontrolle schnell und billig durchzuführen, soweit möglich direkt am Fahrzeug und ohne Ausbau der zu prüfenden Aggregate. Seit neuestem werden diese hochentwickelten Prüfeinrichtungen aber auch dem freien Markt, d. h. jeder interessierten Werkstatt und Kundendienststation, zur Verfügung gestellt. Die jahrzehntelange Erfahrung einer weltweiten Kundendienst-Organisation findet in diesen Geräten, die der Überprüfung der gesamten elektrischen Anlage, der Einspritzanlage und der Druckluftbremsanlage dienen, ihren sichtbaren Niederschlag. Von dieser Maßnahme verspricht sich das Werk nicht nur eine Ausweitung seines Absatzmarktes, sondern auch einen Beitrag zur Erhöhung der Fahrsicherheit.

Die Bosch-Elektrotester, in zwei verschiedenen Ausführungen für Kraftwagen und neuerdings einer sehr handlichen Ausführung speziell für Motorräder und Roller (Gleich- und Wechselstromanlagen) lieferbar, gestatten am Fahrzeug die Überprüfung der Lichtmaschinenfunktion, des Anlassers, der Zündanlage, des Batteriezustandes, der Stromaufnahme der einzelnen Verbraucher, Feststellung von Kabelschäden usw. Hier sollen lediglich Schäden planmäßig eingekreist und so schließlich gefunden werden, ohne daß die einzelnen Aggregate ausgebaut und auf den üblichen Spezialprüfständen untersucht werden müssen. Der Kunde hat damit die Gewißheit, daß schnellstmöglich und ohne unnötige Kosten ein Fehler gefunden und behoben werden kann. Die Elektrotester sind als Koffer ausgebildet und deshalb sehr handlich und leicht transportabel. Als Spezialgerät für die Untersuchung der Batterie dient der mit einem Schnellader kombinierte Eisemann-Batterie-Tester. Bekanntlich hat sich der Schnellader als solcher überraschend schnell eingeführt, nicht ohne bald erhebliche Kritik hervorzurufen. Schnelladung ohne Beschädigung der Batterie setzt nämlich gleichmäßigen Zustand der Zellen, also vorherige Überprüfung der letzteren, voraus — wogegen früher oft gesündigt wurde. Mit 100 A Höchstladestrom, 60 V Spannung, Ermittlung der rationellsten Ladedauer und automatischer Abschaltung des Laders nach beendeter Ladung ist das Gerät nicht nur narrensicher, sondern zugleich auch für normale langfristige Ladung und als Starthilfe einsetzbar.

Besondere Beachtung verdient das in seinen Ursprüngen zwar schon bekannte, inzwischen aber sehr viel handlicher gewordene und einfacher anzuwendende Scheinwerfer-Einstellgerät. Die große, weitgehend in der Höhe verstellbare Prüflinse des Geräts gestattet einwandfreie Überprüfung der Scheinwerfereinstellung auf jedem ebenen Boden; die genaue Höhenstellung der Linse ist dank ihrer Lichtsammel-Charakteristik nicht sehr wichtig, lediglich ihre leicht herzustellende genaue Lage zur Scheinwerferachse. Das Gerät ist ebenso beim Lastkraftwagen wie beim Nebelscheinwerfer des Personenwagens oder Roller-Scheinwerfer einsetzbar und dürfte bei entsprechendem Großeinsatz bei der Polizei ein nicht zu unterschätzendes Hilfsmittel gegen „Blender" und damit bei der Bekämpfung von Verkehrsunfällen sein. Das notwendige Gestänge zur Fixierung des Geräts gegenüber den Lichtquellen ist demontierbar, so daß in „Ruhestellung" kleiner Raumbedarf garantiert ist; die Handhabung ist einfach.

Kleinere Prüfgeräte sind beispielsweise die Steckdosen-Tester, der die Anschlüsse der PKW- und LKW-Anhängerbeleuchtung schnellstens zu prüfen erlaubt, die Leuchtlupe zur Untersuchung von Kerzengesichtern, Einspritzdüsen, Oberflächenbeschaffenheit von Lagerflächen etc. und das Zündkerzenprüf- und -reinigungsgerät, in dem die Kerze sandgestrahlt, ausgeblasen und unter Druck geprüft werden kann (Preßluftanschluß erforderlich).

Auch auf dem Einspritzgebiet sind interessante Testgeräte und Prüfstände vorhanden, so beispielsweise der Spitzendruckmesser, der in die Einspritzleitung eingebaut wird, und so am Fahrzeug eventuelle Fehler an der Einspritzpumpe bzw. -düse erkennen läßt, weiter die Düsen-Prüfvorrichtung, ganz abgesehen von den eigentlichen Einspritz-Prüfständen, die der Regulierung der ausgebauten Einspritzpumpe und deren Elemente dient (Einspritzmenge, Regelwege etc.), auch bei Benzineinspritzung.

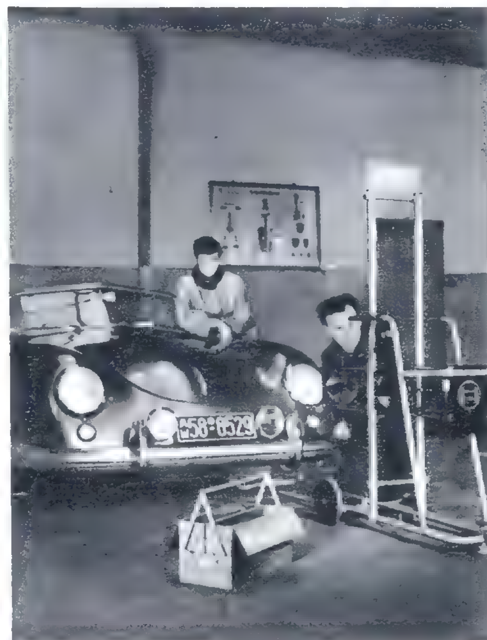
Nicht weniger wichtig ist die Überprüfung der Bremsanlage. Bosch befaßt sich mit Bremsaggregaten für Luftdruckbremsen und hat deshalb hier einen nicht weniger umfangreichen Kundendienst aufgezogen, in dessen Verfolg Bremsen-Prüfstände und -Prüfkoffer entwickelt wurden, die der Kontrolle aller einschlägigen — auch fremden — Aggregate dienen. Druckregler, Lastbremsregler, Bremsventile, Bremszylinder, aber auch andere Druckluftaggregate wie Scheibenwischer und Türschließer können auf Funktion und Dichtheit geprüft, Luftpresser bzw. Vakuumpumpe auf Leistung reguliert und auf Geräusch, Erhitzung etc. kontrolliert werden. Der Bremsenprüfkoffer gestattet am Fahrzeug das Testen der gesamten Anlage, also auch der Anhängerbremse (Ansprechstufe, Voreilung usw.).

Die meisten der genannten Geräte sind in den Bosch-Kundendienst-Stationen schon lange zu finden, werden aber nunmehr auch an andere Interessenten geliefert. Ausgeklügelte und raumsparende Bauart sowie hübsche und dauerhafte Farbgebung machen sie zum Schmuck jeder Werkstatt — ein für die Psychologie des Kunden sehr wichtiger Gesichtspunkt, der nur allzuoft vernachlässigt wird. Es ist erfreulich, daß die Robert Bosch GmbH. ihre Erfahrungen damit allgemein zugänglich macht und ihrerseits alles tut, dem Verkehrstod Einhalt zu gebieten. bk.

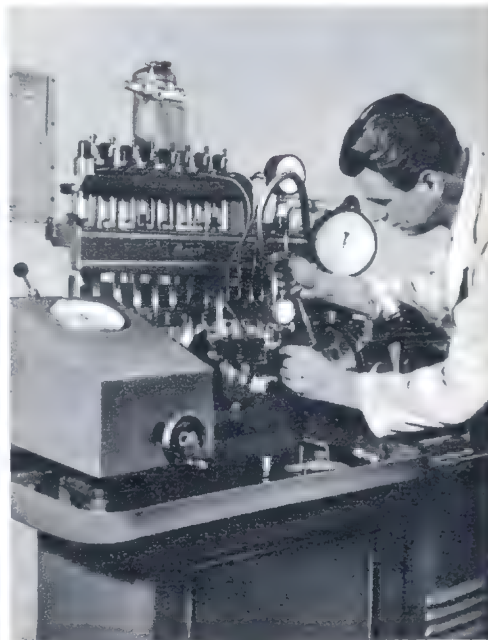
Der Bosch-Elektrotester für Personenwagen, in Kofferform geliefert, erlaubt das Feststellen von Fehlern an der gesamten elektrischen Anlage ohne Ausbau von Aggregaten.



Die richtige Scheinwerfereinstellung ist kein Problem mehr, seit es das Bosch-Einstellgerät gibt. Tiefliegende Nebel- und Rückfahr-Scheinwerfer sind damit genauso einzustellen wie hohe Lastwagen-Scheinwerfer.



Der Einspritzpumpen-Prüfstand dient zur Einregulierung der Pumpe auf Fördermenge der Elemente, auf richtige Regelung usw. Auch Benzin-Einspritzpumpen können geprüft werden.



Aufgepicktes

Daß man auf Fußwegen nicht radfahren darf, ist wohl im allgemeinen klar. Nur wenigen Radlern aber werden je Bedenken gekommen sein, ob sie auf solchen Wegen ihr Rad nicht wenigstens neben sich herschieben dürfen. Das Bayerische Oberste Landgericht befaßte sich jüngst mit dieser Frage und kam dabei zu folgendem Schluß: Wer sein Rad an der Hand führt, gehört im allgemeinen auf die Fahrbahn und nicht auf den Fußgängerweg (1 St 851/54). Wir kennen die Einzelheiten des Falles nicht, der zu diesem Urteil Anlaß gab, können aber die Entscheidung in ihrer allgemeinen Formulierung nicht unwidersprochen lassen. So, wie sich heute der Verkehr entwickelt hat, ist es doch wirklich viel vernünftiger, ein Fahrrad nicht auf der Fahrbahn, sondern auf dem Fußweg zu schieben. Unserer Ansicht nach war eine frühere Entscheidung des Kammergerichts Berlin viel vernünftiger, die besagte, daß das Führen von Fahrrädern auf Fußwegen dann straflos bleibe, wenn die übrigen Fußgänger im konkreten Falle durch den schiebenden Radler nicht behindert würden. Uns will es scheinen, daß die preußischen Richter damit eine Entscheidung getroffen hatten, die allen Teilen, dem motorisierten Verkehr, den Radfahrern und den Fußgängern, weitgehend gerecht wird. Das Urteil der bayerischen Richter kommt uns im Vergleich hierzu nicht gerade salomonisch vor.

*

Die Begrenzung der Geschwindigkeit auf den Ausfallstraßen Münchens ist keine Patentlösung gegen Verkehrsunfälle. Auf mehreren dieser Straßen ereigneten sich nach Einführung der 50 km-Geschwindigkeitsbegrenzung mehr Unfälle als vorher. Meist sei nicht überhöhte Geschwindigkeit, sondern falsches Überholen die Unfallursache. Dies sagte kürzlich ein Sprecher des Münchener Amtes für öffentliche Ordnung während einer Einwohnerversammlung. Und dieser Mann muß es doch schließlich wissen! Uns war solches schon seit Jahren klar, in München ist man offenbar dabei, dies langsam zu begreifen, andere Stadt- und Gemeindeverwaltungen wollen erst selbst noch schlechte Erfahrungen machen. Denn immer noch wachsen an vielen Orten neue Geschwindigkeitsschilder aus dem Boden. — An der Äußerung des Münchener Behördenvertreters ist übrigens eines besonders interessant: Wenn man den Verkehrsfluß willkürlich drosselt, so führt dies zwangsläufig zu einer Vermehrung der Überholvorgänge. Und die sind weit gefährlicher als das schnelle Fahren. Wie lange will man eigentlich noch solche natürlichen Gesetzmäßigkeiten des Verkehrs weithin einfach ignorieren?

*

In Hamburg gibt es einen „Bund der Verkehrsfreunde e.V." (BdV). Er hat etwa 90 Mitglieder, die von der Polizei mit Anzeigenblocks, gewissen Sonderrechten und sogar mit einem Lichtbildausweis ausgestattet wurden, in dem bestätigt ist, daß das BdV-Mitglied Soundso aktiv und ehrenamtlich in der Verkehrsüberwachung tätig ist und dabei von der Polizei unterstützt wird. Zu den Sonderrechten gehört es, daß die Zulassungsstellen angewiesen sind, unter keinen Umständen darüber Auskunft zu geben, wem ein bestimmtes Kennzeichen zugeteilt ist, sofern es zum Fahrzeug eines BdV-Mitgliedes gehört. Die „Verkehrsfreunde" arbeiten privilegiert und anonym! — Bundesrichter Dr. Willms, der bekanntlich ähnliches zur allgemeinen Einführung empfiehlt, möge doch einmal das Hamburger Beispiel studieren. Möglicherweise würde er dann von selbst zu der Überzeugung gelangen, daß man seine Vorschläge gewiß nicht als sehr glücklich bezeichnen kann. Vielleicht aber wird er sogar zum Ehrenmitglied der Hamburger „Verkehrsfreunde" ernannt.

*

Die Gemeinde Sindelfingen, unweit von Stuttgart gelegen und bekannt durch das Karosseriewerk von Daimler-Benz, bekam 1 Million Mark geschenkt, zwar nicht in bar, aber in Form einer fertigen, 1,3 Kilometer langen Umgehungsstraße, die eine amerikanische Pioniereinheit innerhalb von 6 Tagen während einer kriegsmäßigen Übung kostenlos baute. Und das kam so: In niedergeschlagener Stimmung erschien Sindelfingens Bürgermeister Gruber zu der ständigen Sitzung des Deutsch-Amerikanischen Beratungsausschusses in Stuttgart. „Ärger gehabt heute?" fragte ihn beiläufig US-Verbindungsoffizier Major Vickers. „Ach ja, wieder ein Unfall. Ein Kind wurde auf dem Schulweg überfahren. Wenn wir doch eine Umgehungsstraße hätten!" Der Offizier sagte nichts. Am nächsten Tag rief er seinen Freund Oberst Mushen, Kommandeur der 94. Pioniereinheit in Stuttgart, an. „Hallo, alter Junge, kannst du mir nicht eine Straße bauen?" Der Oberst lachte schallend, aber als er den Grund erfuhr, war er sofort dafür. Schon wegen der Kinder, meinte er. Und so rückten über 350 Pioniere in feldmarschmäßiger Ausrüstung an, ebneten 39 000 Quadratmeter Gelände ein, holten im rollenden Einsatz mit 50 Fünftonnen-Kippern 25 000 Kubikmeter Steine aus dem 6 km entfernten Steinbruch und verbrauchten insgesamt 130 000 Liter Benzin. In zwangloser Folge wurde die Arbeit mit Gas- und Fliegeralarmen gewürzt. Und am Ende der sechstägigen Gefechtsübung war die 23 Meter breite Straße mit Grün-

streifen in der Mitte sowie Rad- und Fußgängerwegen an beiden Seiten fertig. Ist das nicht eine schöne Geschichte?

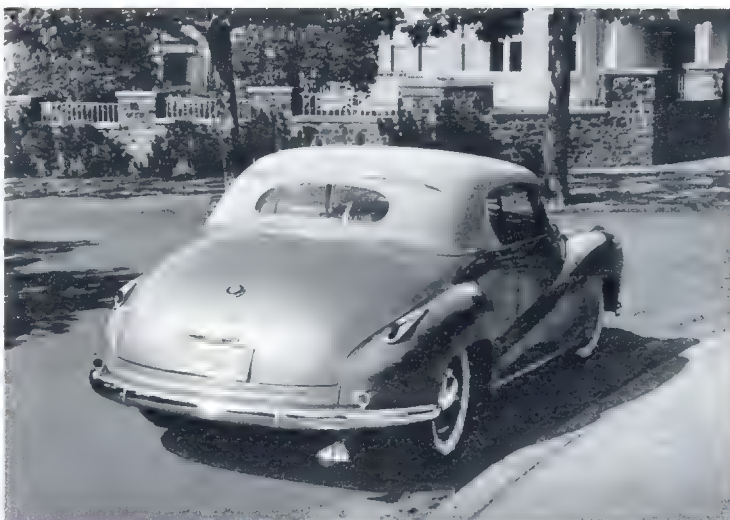
*

So etwas ist dem Polizeiwachtmeister doch noch nicht vorgekommen, der bei einer Verkehrskontrolle die Papiere des 62jährigen Kraftfahrers Fritz Gang aus Wanne-Eickel inspizierte. Der fährt nämlich seit sage und schreibe 22 Jahren mit schweren Lastzügen in ganz Deutschland herum, ohne einen gültigen Führerschein zu besitzen und auch ohne — zu seiner Ehre sei's gesagt — nur einen einzigen Unfall verursacht zu haben. 1927 hatte Fritz Gang den Führerschein III erworben, der damals auch noch für Lastwagen galt. Bald wurde er Fernfahrer, war ständig unterwegs, und versäumte schließlich die Frist, in der er seinen Führerschein von Klasse III auf II hätte erweitern lassen können. Zudem gab es damals in Wanne-Eickel noch keine Fahrschule, wo er hätte die Ergänzungsprüfung ablegen können, er hätte dies in Bochum oder Gelsenkirchen tun müssen. Fritz Gang kümmerte das wenig, er fuhr weiter und die Polizei beanstandete nie seinen Führerschein, selbst nicht während des Krieges, als der Verkehr besonders streng überwacht wurde. Und 1945 begann er sofort wieder zu fahren, er tat es bis jetzt — umgerechnet fuhr er fast 17mal um den Erdball. Bis jenem Polizisten der alte Führerschein auffiel. Und nun darf Fritz Gang nicht mehr fahren. Für den 62jährigen kann das der berufliche Ruin sein, wenn er sich nicht doch noch dazu aufrafft, in seinen alten Tagen an einem Fahrkurs teilzunehmen. Ganz bescheidene Frage: Was soll eigentlich der Fritz Gang in der Fahrschule lernen? Das können wir uns nicht vorstellen. Aber wir könnten uns vorstellen, daß den zuständigen Behördenchefs die amerikanischen Offiziere, von denen wir eben erzählten, als Beispiele sehr wohl anstehen würden. Das waren nämlich keine Bürokraten.

Meck

BMW-Cabriolet von Autenrieth





Dem im AUTO, MOTOR und SPORT Heft 4/55 gezeigten BMW-Coupé hat die Darmstädter Karosseriefirma Autenrieth ein 2/2sitziges Cabriolet folgen lassen, das sie ebenfalls auf ein Fahrgestell des Typs 502 F aufbaute. Der Wagen ist ledergepolstert, die geteilten Vordersitze haben eine kombinierte Gleit- und Ruhesitz-Einrichtung. Eine Besonderheit des mit rauchblau-grauer Metalleffektlackierung versehenen Cabriolets liegt darin, daß es, wohl erstmalig bei einem deutschen Wagen, eine Panorama-Windschutzscheibe besitzt. Preis des Fahrzeugs etwa 23 200 DM.

Funkrufdienst über Autosuper

Seit kurzem spannt sich über weite Teile der Bundesrepublik ein Autofunknetz. Vom fahrenden Wagen aus kann jeder Besitzer eines UKW-Funk- und Sendegerätes auf dem Luftwege Telefonverbindung mit dem öffentlichen Netz aufnehmen. Mit Autofunk ausgerüstete Kraftfahrer können aber auch unterwegs angerufen werden. Eine ideale, aber auch sehr teure Angelegenheit. Kostenpunkt des Autofunkgerätes: etwa 4000 DM!

Beim Bundesinnenministerium bereitet man eine sensationelle Neuerung vor, mit der man jeden Kraftfahrer „an die Strippe bekommt", der nur ein übliches Autoradio mit UKW-Teil in seinem Wagen eingebaut hat! Die Pläne zu diesem „Funkrufdienst" sind bereits bis in kleinste Einzelheiten durchgearbeitet und sollen noch in diesem Jahr verwirklicht werden!

Ein Beispiel: Herr Meier in Hamburg erwartet wichtige Telefongespräche. Er muß aber mit seinem Wagen zur Firma Müller nach München fahren. Er meldet sich wie bisher beim Fernsprech-Auftragsdienst und bittet ihn, alle einlaufenden Gespräche anzunehmen. Und nun kommt das Neue: Der Auftragsdienst nennt eine Kennziffer, und Herr Meier fährt einfach los. Jede Viertelstunde stellt er aber von flotter Tanzmusik auf eine bestimmte UKW-Frequenz um. Eine Frauenstimme erklingt aus dem Äther. Sie verliest und wiederholt ununterbrochen Kennziffern von Fernsprechteilnehmern, die in ihrer Abwesenheit Gespräche bekommen haben. Nun klingt auch die Kennziffer, die Herr Meier sich gemerkt hat, aus dem Wagenlautsprecher. Er nimmt nun Kurs zum nächsten FS-Auftragsdienst, ganz gleich, ob in Hintertupfingen oder sonstwo, und erfährt dort nun, was Wichtiges ihm zu vermelden ist. Die Bundespost hat aber nicht nur an die geschäftliche Seite des Funkrufdienstes gedacht. „Stellen Sie sich vor, ein Vater muß dienstlich mit seinem Wagen raus und zu Hause seine Familie mit einem schwerkranken Kind zurücklassen. Unkonzentriert und voller Sorgen fährt er los; eine Gefahr für den Verkehr. Stellt er aber sein Autoradio auf den Funkruf ein, kann er unbesorgter fahren. Denn sollte man ihn dringend zu Hause brauchen, ertönt seine Kennziffer." *KHF*

Schlauchlose Goodyear-Nutzfahrzeugreifen

Die Deutsche Goodyear GmbH. teilt mit, daß es der Goodyear Tire & Rubber Company gelungen ist, auch den schlauchlosen LKW-Reifen zur Serienreife zu entwickeln. Das Problem ist hier bekanntlich besonders schwierig, weil die Felgen schwerer LKW mehrteilig und deshalb nur mit besonderen konstruktiven Mitteln luftdicht zu machen sind, wie es nun eben einmal der schlauchlose Reifen verlangt. Die Goodyear löste das Problem durch die Entwicklung einer eigenen, „Tru-Seal"-genannten, längsteilbaren Felge, wobei zwischen Felgenhorn und Felgenboden ein Gummidichtring eingelegt wird.

Es ergibt sich gegenüber Normalreifen gleicher Dimension beim schlauchlosen Goodyear-LKW-Reifen bis zu 6 kg Gewichtserleichterung und 15 bis 20 ° C niedrigere Lufttemperatur. Sie wurden in Millionen Versuchskilometern bei großen Transportunternehmen gefahren, und schließlich sind auch die gelieferten 8 Millionen schlauchloser Goodyear-PKW-Reifen eine Gewähr für genügend Erfahrung auf diesem Gebiet. Zu bemerken ist allerdings, daß die Goodyear-Nutzfahrzeugreifen in absehbarer Zeit für Deutschland noch nicht geliefert werden können. Wir können uns angesichts der schon zu Beginn dieses Jahres herausgekommenen schlauchlosen Metzeler-LKW-Reifen auch nicht mit der Idee befreunden, daß Goodyear die erste Reifenfabrik der Erde sein soll, die schlauchlose Reifen für Nutzfahrzeuge liefern kann, wie das besagte Mitteilung wissen will. *bk.*

Gedanken eines Ingenieurs über die tödlichen Kräfte im Verkehr

In einer Tageszeitung begegnen wir einem Artikel „Mit 100 km/st gegen den Baum", dessen Verfasser, Regierungsbaumeister a. D. Fritz Otto, sicher von wohlgemeinten Voraussetzungen ausging. Er betrachtet nämlich die bei Zusammenstößen auftretende „lebendige Kraft" und schlägt vor, beim Verkauf eines Fahrzeugs zugleich eine Tabelle mitzuliefern, aus der der Fahrzeuginsasse ersieht, welche zerstörende Kraft bei Unfällen je nach Geschwindigkeit frei wird. Es werden Motorrad, Personenwagen, Lastwagen und Fußgänger einander entgegengehalten. Logisch, daß der Fußgänger mit seinen 6 km/st am besten abschließt, am schlechtesten der Lastwagen. Da es aber offenbar nur auf der Straße Verkehrsunfälle gibt, sind Flugzeuge und Eisenbahn „vergessen" worden. Wir müssen das somit nachholen.

Zunächst ist einiges richtig zu stellen. Fritz Otto verwechselte „Wucht" mit „lebendiger Kraft", weshalb seine kinetische Energie die Dimension kg (statt mkg) trägt. So kommt es, daß das „bemannte Motorrad" bei einem Zusammenprall mit einem Baum oder einer Mauer aus 100 km/st den Fahrer mit 3920 „kg" gegen das besagte Hindernis wirft (unter uns: ein bemanntes Motorrad mit im ganzen 100 kg Gewicht

wäre der Wunschtraum jeder Rennräder bauenden Firmen). Beim Fiat 600 wären es aus 95 km/st 25 115 kg, beim Lastwagen aus 60 km/st 116 000 kg (gottlob wurde nur ein Wagen mit 8 to Gesamtgewicht und kein 40 to-Zug zugrunde gelegt!). Der Fußgänger kommt mit 12 kg und einer Beule an der Stirn davon. Woraus zu folgern wäre, daß man zu Fuß gehen soll.

Fliegen sollte man aber schon gar nicht, denn eine übliche Verkehrsmaschine bringt es auf 50 to Gesamtgewicht (20 000 Liter Kraftstoff wiegen ganz schön!) und 480 km/st Geschwindigkeit. Der arme Fluggast müßte nach Ottos Rechnung 44,5 Mill. „kg" aushalten! Wer mit dem D-Zug reist, ist nur relativ besser daran, denn bei 750 to Zuggewicht und 120 km/st muß er mit 41,6 Mill. kg „lebendiger, zerstörender Kraft" rechnen. Ein Ozeandampfer mit 40 km/st Reisetempo und 30 000 to ist noch viel gefährlicher: 185 Mill. kg!

So geht es, wenn man „Wucht" mit „Kraft" verwechselt. Was Otto errechnet hat, ist die zerstörende kinetische Energie des Fahrzeugs, die auf das Hindernis einwirkt. Für ein am Boden zerschellendes Flugzeug oder ein gegen einen Baum getragenes Motorrad ist eine solche Rechnung richtig. Aber auch dann ist Wucht noch nicht gleich Kraft, denn entscheidend ist, auf welchem Wege diese Wucht vom Widerstand des Hindernisses einerseits und vom Widerstand des Fahrzeugs andererseits „aufgezehrt" wird. Die dabei freiwerdenden Kräfte sind zweifellos noch größer als die von Otto errechneten.

Da aber die Folgen für den Menschen gezeigt werden sollten, hätte man eine andere Überlegung anstellen sollen, nämlich die, daß der Fahrgast nicht mit dem Fahrzeug „verschweißt" ist, sondern eine ziemlich frei bewegliche „Masse" (im Sinne der Physik). Wohl wird er mit der Geschwindigkeit des Fahrzeugs an das Hindernis herangetragen, was aber bei ihm zerstörend wirkt, ist die Wucht des eigenen Körpers, die infolgedessen allein von seiner Geschwindigkeit abhängt, nicht aber von der Masse des umgebenden Fahrzeugs. Darum wurden die Opfer der Titanic-Katastrophe nicht vom Aufprall auf den Eisberg getötet, obwohl das nach obiger Rechnung hätte der Fall sein müssen, sondern mittelbar durch die Zerstörung des Schiffes. Darum auch mit Recht die Forderung nach der „inneren Sicherheit" des Automobils: Anschnallgurte, Schaumgummileisten usw.

Das Risiko der „zerstörenden, notfalls tödlichen lebendigen Kraft" trägt jeder, der sich eines modernen Verkehrsmittels bedient. Ihm die eventuell katastrophalen Folgen vor Augen zu halten, mag psychologisch richtig sein, und mancher Einsichtige wird sein Verhalten danach einrichten. In öffentlichen Verkehrsmitteln, die fahrplangebunden sind — gleich, ob Linienomnibus, Straßenbahn, Flugzeug oder Eisenbahn —, ist das Risiko um kein Haar geringer — ja, der Fahrgast ist hier der Geschwindigkeit, die er nicht beeinflussen kann, willenlos ausgeliefert. Es scheint wenig sinnvoll und vom Standpunkt des Verkehrsunternehmers aus psychologisch direkt falsch, seinen Fahrgast anhand einer an der Wand hängenden Tabelle die Gefährlichkeit des soeben gefahrenen Tempos in astronomischen Zahlen vorzuführen. Weder die Bahn noch die Flugunternehmen würden das tun, denn sie legen Wert darauf, moderne, schnelle Verkehrsmittel zu sein.

Etwas Gedanken darf man sich schon gelegentlich über die Gefahr der Geschwindigkeit für Leib und Leben machen, aber man kann auch nicht gut das Rad der Geschichte zurückdrehen und die Verkehrstechnik dort wieder anfangen lassen, wo sie vor hundert Jahren stand. Bedenklich scheint es, wenn die Tagespresse sich des Themas „Geschwindigkeit" annimmt und dabei Artikel veröffentlicht, die unter falschen Voraussetzungen entstanden sind und den Kraftverkehr unter Außerachtlassen anderer Verkehrsmittel eindeutig in falschem Lichte darstellen. *bk*

Neue Bücher

Kleine Geschichte der deutschen Eisenbahnen

von Berthold Stumpf, Eisenbahn-Bücherei Band 1, Verlagsanstalt Hüthig & Dreyer G.m.b.H. (Verlag „Der Eisenbahnfachmann"), Mainz und Heidelberg, 2. Auflage 1955, 110 Seiten DIN A 5 mit zahlreichen Bildern.

Die Geschichte, Entwicklung und Technik der Eisenbahn ist so interessant und verdienstvoll, daß diese es nicht notwendig hätte, sich selbst dauernd mit unsachlichen Argumentationen in Mißkredit zu bringen. Vielleicht hat man dies endlich begriffen, so hofften wir, als wir uns mit Genuß dieses nett und flüssig geschriebene Buch zu Gemüte führten. Leider wurden wir enttäuscht. 90 Seiten lang ging alles gut, doch dann war es offenbar unvermeidlich, noch 20 Seiten anzuhängen, die mit Brunnenvergiftung unangenehmster Art gefüllt worden sind. O.

Esso-Reiseatlas von Deutschland

Insofern stellt dieser handliche, flexible Handatlas etwas Neuartiges dar, als er den Atlas mit dem Reiseführer vereinigt. Zu jedem der 26 Kartenblätter befindet sich auf der anschließenden Doppelseite eine konzentrierte Gebietsbeschreibung. Die Karten selbst enthalten Hinweise auf Sehenswürdigkeiten, Campingplätze usw. Praktisch ist die beigefügte, großformatige Karte von Westeuropa, die zum Planen und Reisen über große Entfernung vorzügliche Dienste leisten kann. Der Atlas (Günther Thiemig Verlag, München) kostet DM 6.80. Er ist an den Esso-Stationen und beim Buchhandel erhältlich.

Blick ins

Viel besser hören



können Schwerhörige mit dieser Akumed-Brille. Am Ende ihres Gestells sind kleine Mikrofonöffnungen eingebaut, durch die eine verstärkte Übertragung des Tons erfolgt. Selbst die Anodenbatterie ist in das Brillengestell einmontiert. Doch nicht nur besser hören, sondern auch besser sehen kann man mit dieser Brille. (Gesellschaft für akustisch-medizinische Apparate, Berlin W 30, Neue Bayreuther Straße 4)

Er verschmiert



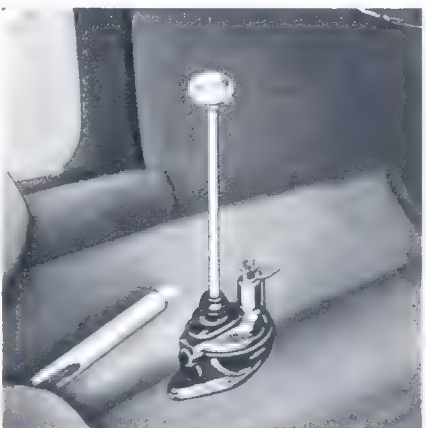
weder sich selbst noch die Autoscheibe, der RIP-Autoschwamm. Er spült gut ab und nimmt das Wasser voll wieder auf. Und ausgewrungen wirkt er wie ein Fensterleder. Man sieht, dieser in bunten Farben erhältliche Schaumgummischwamm, dessen Kennzeichen die tiefen Rippen sind, ist für die Wagenpflege eine sehr nützliche Neuheit. (Correkta-Werke GmbH., Bad Wildungen)

Eingeschlafene Füße



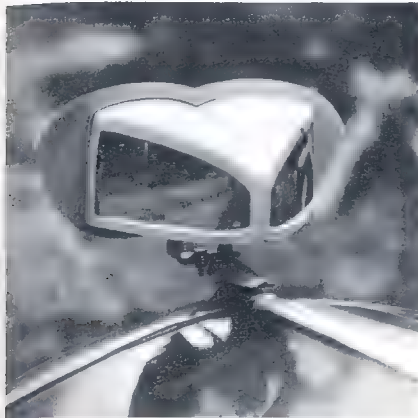
hat niemand gern, insbesondere nicht als Mitfahrer im Auto. Wenn aber die Spritzwand senkrecht ist, wie beispielsweise bei der Borgward-Isabella oder auch beim VW, dann können die Füße nicht bequem stehen. In solchen Fällen ist diese in 3 Winkelstellungen verstellbare Fußstütze, die übrigens auch in Omnibussen verwendet werden kann, ein sehr nützliches Zubehör. Sie kostet DM 18,50 einschließlich sämtlicher Befestigungsteile. (Carl F Schroth, Fahrzeug-Ausrüstung, Neheim-Hüsten 2)

Sich die Haare



auszureißen, wenn einem der brave VW erst mal gestohlen ist, hat gar keinen Zweck. Auf daß er hierzu nicht erst in Versuchung kommt, baut sich der vernünftige Mann von vornherein eine Diebstahlsicherung ein, beispielsweise den „Sperr-Wolf", der das Getriebe, je nach Schlüsselstellung, im Rückwärtsgang oder im Leerlauf blockiert. Er kann in 10 Minuten eingebaut werden und kostet (ohne Montage) 38 DM. (Perohaus Philipp Roth, Frankfurt a. M., Ludwigstraße 33)

Schaufenster



Nach links und rechts

hinten gleichzeitig zu schauen, erlaubt – angeblich – dieser Doppel-Rückspiegel, der vorn auf die Motorhaube montiert wird und gleichzeitig, dem Wirbulator ähnlich, als Fliegenfänger nützlich sein soll. Soll! Auf der Rückseite des hier abgedruckten Fotos stand wie so oft bei solchen Dingen: eine ideale Erfindung. (Erfinder: Alfred Schubert, Niedernhall, Kreis Künzelsau)



Aus dunklen Reifen

solche mit weißer Seitenwand zu machen, mag bei manchem Autofahrer der Hebung seines Selbstbewußtseins dienlich sein. Er braucht sich dazu nicht unbedingt neue Reifen zu kaufen, sondern er kann sich dazu der „Weißring-Wand" bedienen, eines Gummirings, der mittels eines Spezial-Klebemittels angebracht wird. 25 DM kostet die Geschichte für einen Personenwagen. (Gummiwerk Schreiber, Düsseldorf-Gerresheim, Kölner Tor 4)



Für Abschleppseile

hat sich Perlon seit einiger Zeit restlos durchgesetzt. Ganz zufrieden war man bisher – ungeachtet aller großen Vorzüge dieses Materials – noch nicht damit, denn gegen das Schleifen auf dem Boden oder gegen die Berührung mit dem heißen Auspuffrohr ist die Perlonfaser nicht unempfindlich. Im Iltis-Schleppseil liegt deshalb das Perlonseil locker aufgewickelt in einer Spiralfeder aus Stahl, die dieses bei Nachlassen der Spannung automatisch in sich aufnimmt. Kostenpunkt je nach Größe 17 bis 24 DM. (Hubert P. Goller, Amberg/Opf.)



Auf die üblichen

elektrischen Benzinuhren allein verläßt sich der erfahrene Autofahrer auf die Dauer nicht allzu gern. Er schätzt deshalb viel mehr einen Reservehahn, wie ihn VW und Lloyd beispiels- und erfreulicherweise besitzen. Nun gibt es aber Leute, die wollen es trotzdem wieder ganz genau wissen. Für die baut Dehne seine mechanisch arbeitende Benzinuhr. Einschließlich Montage muß man beim VW oder Lloyd etwa 30 DM dafür anlegen. (Dehne-Benzinuhren-Vertrieb, Urach/Württ.)



Auto-Neon-Beleuchtungsgerät mit Leuchtstoffröhre

Die Neon-Beleuchtung hat sich als Lichtquelle für Werkstatt-, Fabrik- und Büroräume bestens eingeführt, denn sie vereinigt große Wirtschaftlichkeit mit angenehmer Helligkeit. Es liegt daher nahe, Neonlicht auch für das Kraftfahrzeug nutzbar zu machen. Dazu ist aber eine Umformung der Betriebsspannung der elektrischen Anlage im Kraftfahrzeug erforderlich. Dies kann mittels eines rotierenden Umformers oder aber durch Verwendung eines Wechselrichters geschehen. Ersterer ist für den speziellen Zweck im Kraftfahrzeug zu teuer, dagegen arbeitet ein Wechselrichter durchaus wirtschaftlich und ist auch in der Anschaffung erschwinglich.

Die Firma Auto-Neon, eine Abteilung der Automaten-Gesellschaft Arnold & Co., München 2, hat zwei Beleuchtungsgeräte für Kraftfahrzeuge mit Leuchtstoffröhren auf den Markt gebracht, die vielseitig verwendbar sind.

Mittels eines Wechselrichters wird der Gleichstrom der Starterbatterie in Wechselstrom entsprechender Spannung umgeformt. Der Anschluß des Beleuchtungsgerätes an das Fahrzeug erfolgt durch Stiftstecker am Armaturenbrett. In der Anlage werden handelsübliche Leuchtstoffröhren für eine Betriebsspannung von 220 V verwendet. Diese haben gegenüber normalen Glühlampen bei gleicher Leistungsaufnahme etwa die vierfache Helligkeit. Die Leistungsaufnahme des Gerätes für PKW beträgt 8 Watt, diejenige für LKW 16 Watt.

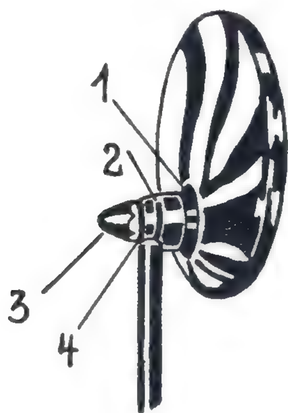
Die 8 Watt-Stablampe für Personenwagen ist etwa 35 cm, die 16 Watt-Lampe für Lastwagen rund 65 cm lang. Die Leuchtröhre bleibt im Betrieb praktisch kalt, so daß sie ohne weiteres in der Hand gehalten werden kann. Die Neon-Beleuchtungsgeräte sind vielseitig verwendbar, und zwar als Handlampe, Montagelampe, Warn- und Blinklampe sowie zur Fahrzeug-Innenbeleuchtung. Für Montagearbeiten im Freien steht ein massiver Lampenständer zur Verfügung. Das Beleuchtungsgerät ist zu diesem Zweck mit einem langen Gummikabel ausgestattet. Infolge ihrer guten Lichtausbeute bei geringem Stromverbrauch eignet sich die Neon-Beleuchtung auch als Lichtquelle für Zelt und Camping.

Bei nächtlichen Pannen kann das Neon-Beleuchtungsgerät als Warnlicht verwendet werden. Bei der geringen Leistungsaufnahme bedeutet selbst eine mehrstündige Brenndauer keine allzugroße Belastung für die Batterie. Ein Schalter am Wechselrichter läßt die Leuchte je nach Wunsch entweder blinken oder dauernd aufleuchten. Schließlich kann die 16 Watt-Handleuchte in der Garage oder in der Werkstatt auch direkt an das 220 Volt-Wechselstromnetz angeschlossen werden. Das Auto-Neon-Beleuchtungsgerät ist also für den Kraftfahrer und besonders für die Werkstatt sehr vielseitig verwendbar. Allerdings muß man die Leuchtröhre vor groben Stößen und allzu rauher Behandlung schützen, damit sie nicht entzweigeht, denn eine Leuchtröhre kostet natürlich mehr als eine gewöhnliche Glühlampe. Kü.

Ein guter Außen-Rückblickspiegel

Gemäß §§ 56 bzw. 66 der StVZO müssen Kraftfahrzeuge mit einem Rückblickspiegel versehen sein, über dessen Anbringung aber nichts Besonderes gesagt ist. Um die Sicht durch das Heckfenster auszunutzen, befinden sie sich beim Personenwagen generell in Wagenmitte und sind an der Unter- oder Oberseite des Windschutzscheibenrahmens angebracht. Naturgemäß beschränkt die Größe des Spiegels und des Heckfensters den zu beobachtenden Ausschnitt hinter dem Fahrzeug, und auch Kleidungsstücke oder Kleingepäck auf der Ablage unter dem Rückfenster kann die Wirkung des Rückblickspiegels gebräuchlicher Art sehr beschränken.

Der „tote" Winkel links seitlich hinten ist jedoch keineswegs erfreulich, weil gerade überholende und weit aufgekommene Fahrzeuge nicht erkannt bzw. nur durch Zur-Seite-Blicken bemerkt werden können. Hier ist nun der Außen-Rückblickspiegel eine wirksame Abhilfe, und es sind zwar leider nicht die Autofabriken, aber Gott sei Dank die Fahrer selbst oft vernünftig genug, als Ergänzung zum Innenspiegel einen anzubringen. Allerdings ist es bei solchen Außenspiegeln zuweilen ärgerlich, daß sie dem Zugriff Fremder ausgesetzt sind. Bei jedem Waschen, jeder Reparatur und bei jedem Abstellen des Fahrzeugs in der Nähe spielender Kinder muß man damit rechnen, daß der Spiegel verstellt wird, was der Fahrer meist erst während der Fahrt bemerkt. Das ist besonders dann ärgerlich, wenn der Fahrer den Außenspiegel nicht durch das Fenster vom Lenkrad aus erreichen kann.



Die Kugelschale (1), das geschlitzte Zwischenstück (2) und das Gewinde-Ende (4) des Haltearmes lassen sich normal zueinander verstellen, werden aber durch Anziehen der Spitzmutter (3) mittels 12 mm-Schlüssel unverrückbar zueinander arretiert.

Ein nicht nachträglich verstellbarer, da mittels Verschraubung einwandfrei fixierter Außen-Rückblickspiegel muß deshalb auch die Sympathie jener finden, die ihm seither aus den genannten Gründen nicht gewogen waren. Der Talbot-Außenspiegel weist diesen Vorteil auf. Das entsprechende Kugelgelenk zwischen Spiegelkörper und Haltestange ist mittels einer Hutmutter fixierbar (Torpedo-Gelenk DGM). Der Spiegel ist am Fahrzeugkörper sehr leicht zu befestigen, bei Pontonkarosserien mit Hilfe einer einzigen Schraube ohne Bohren neuer Löcher, da die Befestigungsschrauben der Kotflügel am Karosseriekörper verwendet werden. Der Talbot-Außenspiegel ist also auch billig zu montieren. Die Preise bewegen sich zwischen 8.50 und 10.50 DM. Der formschöne Spiegel ist rostfrei in Messing-Chrom ausgeführt und eine wirklich empfehlenswerte Sache. (Herstellung und Vertrieb: Talbot & Co., Berlin-Schöneberg, Ebersstraße 80.) *bk*

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)

Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

CADILLAC

Cadillac Typ 61 in sehr gut gepflegtem Zustand mit 2 Radios und allem Komfort wegen Todesfall abzugeben. Preis nach Vereinbarung. Angebote unter 4913 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1916/1266

FIAT

Fiat 1100 N, Bauj. 54, 29 000 km gel., selten schnelles Fahrzeug, tadelloser Zustand, mit reichl. Zubehör zu verkaufen. Angeb. unter 4914 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1917/1266

GUTBROD

Gutbrod-Kleinbus, 700 ccm, 1 to, großer Laderaum, 1952, 23 000 km, DM 2800.— (Taxwert höher), auch Tausch gegen Roller, Krad, neue Möbel. Angebote an Frankfurt a. M., Postschließfach 1333. 1918/1266

JEEP

Noch gut erhaltener Jeep gesucht. R. Hofmann, München, Gernerstraße 50. 1919/1266

LANCIA

Lancia Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1920/1266

PEUGEOT

PEUGEOT
Gen.-Vertr. W. Hagen Automobile, Krefeld, Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile. 1921/1266

PORSCHE

Porsche 1,1 Ltr., in tadelloser Verfassung, generalüberholt, 4000 km seitdem gelauf., mit Duplex-Bremse, gegen Kasse zu verkaufen. Zu besichtigen in Firma Stockey & Schmitz, Gevelsberg. 1923/1266

Porsche-Coupé 1500, 55 PS, silbergrau, Baujahr 1955, 8000 km, in erstklass. Zustand, mit UKW-Drucktastenradio umständehalber zu verkaufen. Teilfinanzierung möglich. Angebote unter 4921 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1935/1267

Porsche-Motor, neuwertig, 1500er Super, garantiert üb. 75 PS Leistung, für Sportzwecke geeignet, 6 Monate Garantie, zum Preise von DM 2850.— abzugeben. Angebot freibleibend. Zuschr. unter 4920 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1933/1267

STUDEBAKER

STUDEBAKER
Gen.-Vertr. W. Hagen Automobile, Krefeld, Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile. 1922/1266

VW

Gesucht: VW-Motoren, möglichst vollständig in jedem Zustand. Preisangeb. erbet. unter 4915 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1924/1266

VW-Cabriolet 53 mit 1,1 Ltr. OKRASA-Motor 40 PS, 30 000 km gel., met.-beige, sehr schnell, Motor und Wagen in einwandfrei bestgepfl. Zustand zu verkauf. Angebote unter 4916 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1925/1266

VW-Schwimmwagen-Getriebe u. sonstige Antriebsteile ges. Ang. an VW-Dienst Öhringen (Württ.). 1934/1267

OMNIBUSSE UND LKW

Gebrauchten LKW Magirus 4,5 t zu kaufen gesucht. Angebote mit Preis und Beschreibung an **Anzeigen-Agentur Hans Ruppe** Bamberg, Kunigundendamm 29 1913/1265

⁎ PACHT U. BETEILIGUNG ⁎

Tätige Beteiligung oder Übernahme
mit ca. DM 100 000.— an einem nachweisbar gutgehenden Unternehmen von erfahrenem, seriösem Kaufmann i. d. besten Jahren gesucht. Zuschriften unter 4910 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1912/1265

Fahrzeughandlung (Einzel- und Großhandel) mit dazugehöriger großer Reparaturwerkstatt in günstiger Verkehrslage einer rheinischen Industriestadt krankheitshalber sofort zu übernehmen. Ladenlokal: 7 große Schaufenster u. 164 qm. Werkstatt 126 qm. Zuschriften unter 4922 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1936/1267

⁎ STELLENANGEBOTE ⁎

Suche Wagenpfleger mit Führerschein Klasse 3, Daimler-Benz-Fachmann bevorzugt. Zuschriften mit handgeschriebenem Lebenslauf unter 4918 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1927/1266

10tägige **Führerscheinferienkurse** schon seit 1937 durch Fahrschule BODE, Seesen (Harz), Bismarckstr. 45 a

Die neue, blinkende **SOFFITTEN-LAMPE** *in Ihrem Winker*

Durch einfaches Auswechseln der gewöhnlichen Soffitten-Lampe gegen die neue, blinkende Birne wird der Winker in ein automatisches Blinklicht verwandelt. Keine Kosten für den Einbau und keine zusätzliche Batterie-Belastung.

Preis für einen Satz (2 Lampen) DM 12.50

SCHWINGFEUER-VERTRIEBS-G.M.B.H.
ÜBERLINGEN-BODENSEE

⁎ VERSCHIEDENES ⁎

ZEBO-Garage kommt als kleines Paket ins Haus, findet im Packraum Ihres Wagens Platz, ist in 10 Min. ein feststehendes Autozelt mit runder Form und Öffnungsklappe. Hersteller: Georg Fuchs, Ruhstorf über Dingolfing.

Auto-Garage, gebraucht, Wellblech od. dgl. für Opel Kapitän zu kaufen gesucht. Gluck, Schweinfurt, Mainberger Str. 48. 1928/1266

Biete: kompl. Röntgenanl. u. Telef.-Auto-Super. Wert: DM 2500.— u. DM 450.—. **Suche:** Roller, schwere Maschine, oder Kleinwagen. Watermeyer, Hannover, Brauhofstraße 2. 1929/1266

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 1930/1267

Weißwandige Reifen aus d. Dose. Orig.-Gummifarbe weiß, gar. kein Abplatzen d. Farbe, Dose DM 5.80 g. Nachn. A. F. Valenta, Salzgitter-Lebenstedt 5/3.

BMW 68 mit Sporttank, verchromt, und Sportlenker, 20 000 km gel., Baujahr 1953, 600 ccm, 35 PS, zu DM 2500.— abzugeben. Erich Roitzsch, Weidenau (Sieg), Friedensstraße 47. 1932/1266

VW- und Mercedes 180-Schonbezüge

in Luxusausführung mit Nylonnaht, Reißverschluß, Zierwulst etc., abwaschbar in Kleinkaro in den Farben braunbeige, hellrot, schwarz, dunkelbraun und schwarzblau wegen Aufgabe der Fabrikation zu dem einmaligen Sonderpreis von

DM 85.— für VW
DM 110.— für Mercedes 180

abzugeben. Nur kleiner Vorrat.

Zusendung erfolgt per Nachnahme mit Rückgaberecht.

Zuschriften unter 4911 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1914/1266

Suche Vertriebsfirmen (für Bundesrepublik und alle anderen europäischen Staaten) für meine geschützte Neuheit zur Autopflege. Da es sich um einen wirklich guten, leicht zu verkaufenden Massenartikel handelt, wollen sich nur Firmen melden, die in der Lage sind, durch ihre Verkaufsorganisation den Artikel großzügig einzuführen. Es handelt sich um eine Neuheit, deren prakt. Vorteile so ins Auge springend sind, daß man ohne Reklameaufwand gut verkaufen kann. Anfragen unter 4919 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1931/1266

Haben Sie schon die vollautomatische elektrische *Diebstahlsicherung* eingebaut? Preis DM 17.90

Elektro-magnetische **VENTILE** *für Gase und Flüssigkeiten*

HEIZMOTOREN-GMBH
ÜBERLINGEN-BODENSEE

Wer schenkt für Schwerkriegsbeschädigte einen abgestellten, aber noch fahrbereiten Kleinwagen? Zuschriften unter 4917 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1926/1266

1 Kurbelwellenschleifmaschine Matra
1 Hauptlagerbohrwerk Matra zu verkaufen.
Angebote unter 4912 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1915/1266

Herr O. v. F. aus F.

schreibt uns am 3. Juli 1955 u. a.:

Die Inserate in „das AUTO, MOTOR und SPORT" hatten einen guten Erfolg und ich habe den Wagen einigermaßen günstig verkaufen können. Es wird Sie vielleicht interessieren, daß ein entsprechendes Inserat mit dem gleichen Text in der Samstag-Ausgabe einer großen Zeitung, die für ihre Automarkt-Seiten bekannt ist, nur 5 Anfragen brachte, wobei sich ein Interessent als Händler und drei weitere als unseriös erwiesen. Dagegen erhielt ich auf die Anzeige im „AUTO, MOTOR und SPORT" rund 20 Anfragen, von denen sechs von ernsten Interessenten stammten. Auch der spätere Käufer des Wagens war durch Ihr Inserat auf den Wagen aufmerksam geworden.

Ein neues Werturteil!

Konnte es besser sein? Wohl kaum, denn es führte zum befriedigenden Ergebnis. Bedienen Sie sich stets unseres Kleinanzeigenteiles! Auch Sie werden dann schnell zu dem gewünschten Erfolg kommen.



Am besten, Sie schreiben uns noch heute:

Stuttgart, Postfach 1042

Die letzte Seite

Omnibus-Ausflug

Mit Respekt hat Meck seit Jahren gelesen und gehört, was die einschlägigen Experten über den hohen Entwicklungsstand moderner Reiseomnibusse zu berichten wußten. Er nahm es mangels eigener Erfahrung für bare Münze, denn er fuhr selbst nie mit einem Omnibus, jedoch die gelegentliche Besichtigung zur Schau gestellter, ausgesuchter Musterexemplare schien das zu bestätigen, was besagte Experten erzählten. Unter diesen Umständen fand sich Meck bedenkenlos bereit an einem Omnibus-Ausflug teilzunehmen, zumal ihn dieser nichts kosten sollte. Und es war gut, daß er es tat, denn er hat viel dabei gesehen. Weniger von der Landschaft als vielmehr davon, daß so ein moderner Omnibus zwar äußerlich recht schön aussieht, ansonsten aber doch noch eine ziemlich unvollkommene Sache ist. Wiewohl der betreffende Wagen mit 60 Personen bis auf den letzten Platz besetzt war, konnte man mit dem besten Willen die Federung nicht als weich und angenehm empfinden, wobei insbesondere die dauernden kurzen, harten Stöße nur innerlich sehr gefestigten Passagieren völlig gleichgültig sein können. Weit unangenehmer und dem Techniker auch weit unverständlicher ist die Tatsache, daß die beim Personenwagen heute weitgehend realisierte Zugfreiheit der Belüftung den Omnibusbauern noch unbekannt zu sein scheint. Es war ein sehr warmer Tag. Öffnete man Schiebedach oder Fenster, dann beklagten sich jene bitterlich, die der Zugluft ausgesetzt waren. Sie blieben deshalb meist geschlossen, die Atmosphäre im Wagen war folglich mit der in einem Brutkasten vergleichbar. Weiterer Punkt: Komfort und Sitzbequemlichkeit sind sehr viel geringer als es aussieht. Auf den schönen, mit rotgenarbtem Leder überzogenen Sitzen ist man für mehrstündige oder gar mehrtägige Fahrten absolut nicht gemütlich „verladen", was ja nicht zuletzt auch daher kommt, daß die Sitze selbst viel zu nah aufeinander stehen, auf daß der „Spediteur" ein paar zahlende Gäste mehr in seinem Gehäuse unterbringen kann. Die Klapp- bzw. Notsitze im Mittelgang, die ja auch zum vollen Preis verkauft werden, sind ihrer Primitivität wegen vollends eine Zumutung, abgesehen davon, daß man von dort aus selbst jene Aussicht missen muß, die auf den Fensterplätzen wenigstens in beschränktem Umfang geboten wird. In dieser Beziehung wäre auch einiges zu bessern dadurch, daß man für eine günstigere und auch schonendere Unterbringung der abgelegten Garderobe und des kleinen Handgepäcks sorgen würde. — Der Omnibus übrigens, der Meck zu solchen Ketzereien inspirierte, war zwar kein besonderes Paradestück, aber ein mindestens mittelprächtiger Wagen heutiger Normalausführung, den vor gar nicht langer Zeit eine auf diesem Gebiet führende deutsche Firma lieferte, wobei auch der Aufbau von einer der größten Karosseriefabriken stammt. Er gehört einem der größten bundesdeutschen Omnibusunternehmer. Die betreffenden Namen zu nennen wäre in diesem Fall ungerecht. Einer, der es wirklich wissen müßte, versicherte nämlich, dieser Omnibustyp wäre immer noch einer von den besten überhaupt. Meck beteiligt sich vorderhand an keinem Omnibusausflug mehr, auch dann nicht, wenn dies auf anderer Leute Kosten geschieht. *Meck*



„Mit meinem Werkzeug kann ich an dem Motörchen nichts machen – aber vielleicht kann Ihnen der Uhrmacher um die Ecke helfen?"

Amerikanisches Nebelexperiment

Eine Versuchsstation, um wichtige Hauptstraßen von Bodennebel freizuhalten, richtet zur Zeit der amerikanische Staat New Jersey ein.

Große Ventilatoren mit doppelten Windrädern werden an etwa 10 Meter hohen Aluminiumsäulen montiert. Eine kegelförmige Blechverkleidung leitet den Luftstrom nach unten in Richtung auf die Straße.

Die Ventilatoren arbeiten automatisch, und zwar wird der den Ventilator betreibende Elektromotor in Tätigkeit gesetzt, wenn eine fotoelektrische Zelle das Aufkommen von Nebel registriert. Erste Versuche haben bereits gezeigt, daß die klare Luft von oben nach unten blasenden Ventilatoren den Nebel in einem Umkreis von 200 m entfernen können.

Allerdings scheint diese Einrichtung nur bei Bodennebel wirksam zu sein und soll deshalb besonders an Straßen montiert werden, die stark von Bodennebel befallen werden. Bei Hochnebel glaubt man kaum erfolgreich zu sein. *endit*

Variationen in „D"

Mit dem „D", dem für Auslandsfahrten notwendigen Nationalitäts-Kennzeichen, hatten wir schon manchen Kummer. Früher galten diesbezüglich sehr strenge Vorschriften: es mußte, wenn man wirklich über die Grenze wollte, beleuchtbar sein, außerdem waren für den bzw. die Kennbuchstaben und das ovale Schild, auf dem er sich befand, sehr genaue Maße vorgeschrieben. Auch das Internationale Abkommen über den Straßenverkehr vom 19. 9. 1949, allgemein das Genfer Abkommen genannt, schreibt noch die Führung des Nationalitäts-Kennzeichens vor, verzichtet aber darauf, dessen Aussehen bis in die Einzelheiten pedantisch zu reglementieren. Das „D"-Schild braucht vor allem bei Dunkelheit oder bei starkem Nebel nicht mehr beleuchtet zu sein. Außerdem muß es überhaupt kein Schild mehr sein, sondern es genügt völlig etwa das verchromte „D", das unmittelbar auf der Karosserie angebracht oder beispielsweise auf einer Verlängerung des polizeilichen Nummernschildes mit diesem kombiniert ist. Man hat diesbezüglich also freie Hand, man kann das „D" anbringen und gestalten, wie man will, es muß nur einigermaßen lotrecht stehen. Noch im letzten Heft 14 druckten wir auf Seite 4 einen Leserbrief ab, demzufolge auch heute nur das ovale D-Schild den gesetzlichen Vorschriften bei strenger Auslegung entsprechen würde. Da uns diesen Brief ein sehr weitgereister und an sich gerade in Grenzformalitäten sonst hervorragend orientierter Mann schrieb, unterstellten wir ohne weiteres, daß er recht haben müsse. Auf Grund eines Hinweises von interessierter Seite haben wir uns jedoch davon überzeugt, daß es im Artikel 20 des Genfer Abkommens heißt: „Außer dem (polizeilichen) Kennzeichen muß jedes Kraftfahrzeug auf einem Schild oder auf dem Fahrzeug selbst das Unterscheidungszeichen des Zulassungsortes tragen. Dieses Zeichen nennt den Staat, . . . (in dem das Fahrzeug zugelassen ist)." Der Anhang 4 des Genfer Abkommens nennt die Unterscheidungszeichen für die einzelnen Staaten und besagt ferner u. a.: „Befindet sich das Unterscheidungszeichen auf einem besonderen Schild, so muß dieses lotrecht angebracht sein. Ist das Unterscheidungszeichen unmittelbar auf der Fahrzeugwand angebracht oder aufgemalt, so muß es sich auf einer lotrechten oder annähernd im Lot stehenden Fläche der Rückseite des Fahrzeugs befinden." Es ist also völlig klar: das Genfer Abkommen erkennt sowohl das Schild als auch den Einzelbuchstaben an. Daß hier überhaupt immer noch Unklarheit herrscht, ist darauf zurückzuführen, daß in der Bundesrepublik Deutschland das Genfer Abkommen bis jetzt offiziell immer noch nicht in Kraft getreten ist. Gegen die vielen Variationen in „D", von denen manche bislang tatsächlich nicht den gesetzlichen Erfordernissen entsprachen, ist fürderhin vernünftigerweise nichts mehr einzuwenden. Und das finden wir schön, denn es gibt sowieso viel zu viel überflüssige Vorschriften. *W. O.*



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.





Diese 5 Rippen verhindern Kriechströme



Verlangen Sie nur die besten Zündkerzen

Mit der weltberühmten Champion-Qualitätszündkerze genießen Sie höhere Leistung, größere Startfreudigkeit und nicht zuletzt erhebliche Ersparnis an der Benzinrechnung.
Champion-Kerzen mit dem patentierten 5-Rippen-Isolator sind so konstruiert, daß die volle Kraft des neuzeitlichen Benzins ausgenutzt wird.
Versuchen Sie einmal, was wirklich in Ihrem Wagen steckt.

Verlangen Sie einen neuen Satz vollzündende

CHAMPION

ZÜNDKERZEN

Kerzenwechsel alle 15.000 km

Seit 25 Jahren



VISCOBIL

Motorenöle

bewährt bei allen Anforderungen

Verlangen Sie Druckschriften und Bezugsnachweis

DEUTSCHE VISCOBIL ÖL GESELLSCHAFT M.B.H. HAMBURG



Langlebig ....

Unter den Menschen sind die Balkanvölker für ein ungewöhnlich langes Leben bekannt, – unter den Reifen ist es der Continental-R, dessen Langlebigkeit geradezu sprichwörtlich geworden ist. Die dicke Lauffläche in Verbindung mit dem Aufbau und der Zusammensetzung des Materials hat sich auf sein Leistungsvermögen ausgewirkt. Continental-R-Reifen sind nicht nur in hohem Maße wirtschaftlich, sie vermitteln darüber hinaus einen hohen Fahrkomfort.



Continental R sind langlebig!

